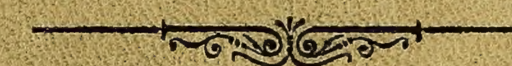
ИЗДАНІЕ
УПРАВЛЕНІЯ ВНУТРЕННИХЪ ВОДНЫХЪ ПУТЕЙ и ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ.
(По Отдѣлу Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній).

МАТЕРІАЛЫ
ДЛЯ ОПИСАНІЯ РУССКИХЪ РѢКЪ
и
ИСТОРІИ УЛУЧШЕНІЯ ИХЪ СУДОХОДНЫХЪ УСЛОВІЙ.

Выпускъ XX.

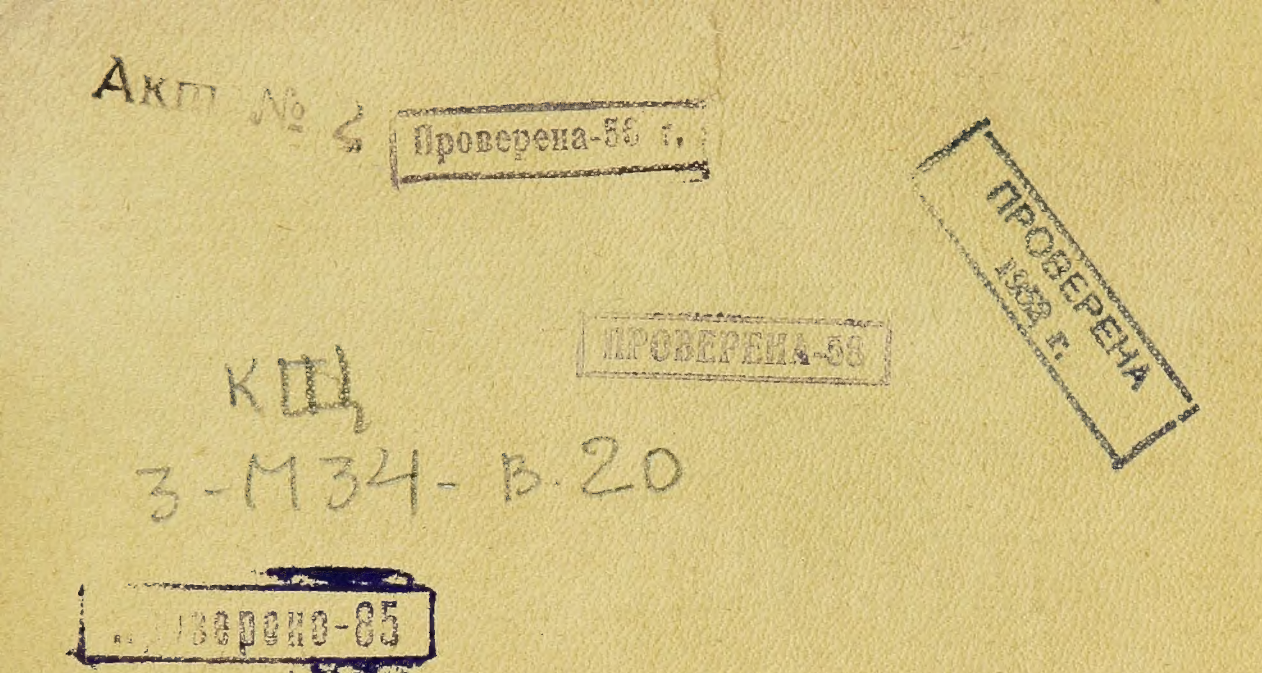
Очеркъ рѣки Сунгари.

СОСТАВИЛЪ
инженеръ путей сообщенія
Вс. Родевичъ.





С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.
1908.



Акт № 4
Проверена-58 г.
ПРОВЕРЕНА 1958 г.
ПРОВЕРЕНА-58
КЦ
3-М34-В.20
…роверено-85

ИЗДАНІЕ
УПРАВЛЕНІЯ ВНУТРЕННИХЪ ВОДНЫХЪ ПУТЕЙ и ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ.
(По Отдѣлу Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній).

МАТЕРІАЛЫ
ДЛЯ ОПИСАНІЯ РУССКИХЪ РѢКЪ
И
ИСТОРІИ УЛУЧШЕНІЯ ИХЪ СУДОХОДНЫХЪ УСЛОВІЙ.

Выпускъ XX.

Очеркъ рѣки Сунгари.

СОСТАВИЛЪ
инженеръ путей сообщенія
Вс. Родевичъ.





С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.
1908.

Печатано по распоряженію Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ

Очерка рѣки Сунгари.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Предлагаемый Очеркъ рѣки Сунгари содержитъ въ первыхъ двухъ главахъ, въ сокращенномъ изложеніи, физическія свѣдѣнія о Сунгари, подробно разработанныя въ составленной мною въ 1906 г. книгѣ: „Сунгари отъ истока до впаденія въ Амуръ“, изданной Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ. Нѣкоторыя числовыя данныя книги въ настоящемъ очеркѣ исправлены. Главы Очерка съ третьей по седьмую, о судоходствѣ, грузооборотѣ, гидротехникѣ рѣки, и исторіи ея судоходства, составлены вновь, и служатъ существеннымъ дополненіемъ къ упомянутому физическому описанію Сунгари. Такимъ образомъ, оба, посвященные Сунгари, выпуска „Матеріаловъ для описанія рѣкъ“—XI-й 1906 года и настоящій XX-й, образуютъ, по содержанію, одно цѣлое и вмѣстѣ заключаютъ полное описаніе рѣки Сунгари.

Инженеръ *Вс. Родевичъ.*

С.-Петербургъ. 1908 г. 3 февраля.

ЛИТЕРАТУРА.

1. „Сунгари отъ истока до впаденія въ Амуръ". Инж. В. Родевичъ. Три части. Изд. Управленія в. в. п. и ш. д. Выпускъ XI. С.-Петербургъ, 1906 г.—*и вся, указанная въ этой книгѣ литература.*
2. „Отчетъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна на 1906 г. со статистическимъ приложеніемъ". Благовѣщенскъ, 1907 г.
3. „Исчисленіе поверхности Азіатской Россіи по рѣчнымъ бассейнамъ и административнымъ дѣленіямъ". Ген.-Лейтенантъ Тилло. С.-Петербургъ, 1905 г.
4. Дополнительныя свѣдѣнія,о Сунгари полученныя отъ Инспектора судоходства Амура В. Петрушевскаго, 5. Завѣд. обстановкой Сун- Петропавловскаго и Завѣд. судох. Китайской Восточной жел. дор. гари инж. К. Вебера.
5. „Описаніе Маньчжуріи". Дмитрія Позднѣева. Изд. Мин. Фин. С.-Петербургъ, 1897 г.
6. Матеріалы по исторіи Китайской Культуры въ Гиринской провинціи А. Рудакова. Томъ I. Владивостокъ 1903 г.
7. Географическое обозрѣніе Китайской Имперіи. З. Матусовскаго С.-Петербургъ. 1888 г.
8. Сужденія Междувѣдомственной Комиссіи 1908 года по выработкѣ основаній для заключенія договора съ Китаемъ о судоходствѣ по Амуру и его притокамъ.

Очеркъ рѣки Сунгари.

I. Географія Сунгари и ея бассейна.

Наибольшій притокъ Амура, рѣка Сунгари, впадаетъ въ него въ средней его части, съ правой стороны, располагая свое теченіе между двумя другими большими притоками Амура, Аргунью и Уссури.

Образованіе, простираніе и направленіе Сунгари.

Сунгари образуется сліяніемъ двухъ значительныхъ рѣкъ: Нонни, текущей съ сѣвера на югъ, и Сун-хуа-дзяна, имѣющаго общее направленіе съ юга на с.-с.-западъ. Истоки Нонни залегаютъ, приблизительно, подъ $125^1/_2{}^\circ$ в. д. отъ Гринвича и $52^1/_4{}^\circ$ с. ш., на южныхъ склонахъ хребта Ильхури-Алинъ, соединяющаго Малый и Большой Хинганы. Истоки Сун-хуа-дзяна (Эрл-до-дзянъ и То-до-дзянъ) имѣютъ мѣстомъ своего рожденія горное озеро въ кратерѣ потухшаго вулкана, горы Пэйшань (41°53′40″ с. ш. и 128°12′30″ в. д. Гр.). Сліяніе Нонни и Сун-хуа-дзяна происходитъ приблизительно подъ $45^1/_2{}^\circ$ с. ш. и $124^3/_4{}^\circ$ в. д. отъ Гр.; образовавшаяся рѣка Сунгари направляется на зап.-сѣв.-западъ и сохраняетъ это общее направленіе теченія до своего впаденія въ Амуръ подъ 47°42′4″ с. ш. и 132°32′4″ в. д. отъ Гр.

Орошаемыя рѣкою области.

Принадлежа всѣмъ своимъ протяженіемъ Китайской Имперіи, Сунгари служитъ главной водной артеріей Маньчжуріи. По теченію рѣки направляется граница маньчжурскихъ провинцій: сѣверной, Хэйлунцзянской, и средней, Гиринской. Въ составѣ этихъ провинцій, по теченію Сун-хуа-дзяна и на правомъ берегу Сунгари послѣдовательно располагаются гирин-

скіе округа (фудутунства): Гиринъ, Чань-чунъ, Бодунэ, Ажехэ, Нингута и Санъ-Синъ, а въ бассейнѣ Нонни, и по лѣвому берегу Сунгари, хэйлунцзянскія фундутунства: Мэргэнь, Бутэха, Цицикаръ, Тункэнь и Хулань. Низовое теченіе Нонни прорѣзаетъ окраину монгольской территоріи, а именно, округа Дурбэтъ, Корлосъ и Джэлайтъ, Джеримскаго союза монгольскихъ пламенъ, а юго-западная окраина бассейна Сун-хуа-дзяна принадлежитъ къ третьей, южной, Мукденской, провинціи Маньчжуріи.

Города на Сунгари и ея притокахъ.

Такъ какъ колонизація края совершалась и продолжается по направленію развѣтвленій рѣчной системы Сунгари, то всѣ крупные центры населенія расположились вблизи водныхъ магистралей системы: такъ, областные города Гиринъ и Бодунэ стоятъ на Сун-хуа-дзянѣ, Мэргэнь и Цицикаръ—на Нонни, Харбинъ, Синдянъ, Санъ-Синъ и Фугдинъ—на Сунгари, Баянсусу, Санчжанъ и Баянму—вблизи нея; прочіе областные города основались на притокахъ Сунгари: Куанченцзы-на р. Итунхэ-Хуланченъ-на р. Хуланъ-хэ, городъ Ажехэ-на р. Ажехэ и Нингута на р. Муданцзянѣ. Всѣ эти города, имѣя значеніе администра, тивное, вмѣстѣ съ тѣмъ являются торговыми и промышленными центрами страны. Главными городами провинцій служатъ Гиринъ и Цицикаръ; наибольшими по численности населенія и по развитію торговли являются Хуланченъ, Куанченцзы, Бодунэ и Харбинъ. Число большихъ деревень, торговыхъ селъ и пристаней на берегахъ Сунгари и Сун-хуа-дзяна также значительно. Опорными пунктами русскаго судоходства по Сунгари, и торговыхъ сношеній съ сунгарійскими городами, служатъ города: Благовѣщенскъ и Хабаровскъ на Амурѣ (671 и 246 в. по Амуру отъ устья Сунгари), станица Михайло-Семеновская на Амурѣ (30 в. отъ устья Сунгари), пристань Лахосусу на Сунгари, въ 5 вер. отъ ея устья, и городъ Харбинъ (655 в. отъ устья, считая по рѣкѣ).

Опорные пункты русскаго судоходства по Сунгари.

Площадь, простираніе и границы бассейна Сунгари.

Бассейнъ Сунгари достигаетъ величины 506.780 кв. вер., считая въ томъ числѣ степныя пространства, орошаемыя системой рѣки Таора, и другія, залегающія далѣе, на водораздѣлѣ между Таоромъ и бассейномъ р. Ляохэ. Эти части бассейна, площадью 50.320 кв. вер. и 52.220 кв. вер., служатъ для питанія Сунгари лишь во времена половодья черезъ

посредство Таора, соединяющагося тогда съ Нонни; при низкой водѣ система Таора изолирована и Сунгарійскій бассейнъ низводится до площади 404.240 кв. вер.

Простираясь на $10^1/_3$° отъ сѣвера къ югу (52°–$41^2/_3$° с. ш.) и на 13° отъ запада къ востоку ($119^1/_2$°—$132^1/_2$° в. д. отъ Гринв.), этотъ бассейнъ ограниченъ на западѣ и сѣверѣ горными цѣпями Большого и Малаго Хингановъ, и ихъ отрогами—горами Ильхури-Алинь, Даусэ-Алинь и др., а на востокѣ, на югѣ и на юго-западѣ—горной системой Чаньбошань и Пэйшанъ, съ ихъ развѣтвленіями, хребтами Кентэй, Харбалинъ, Пьенлинъ и иными.

Горныя системы М. Хингана и Пэйшана взаимнó связываются меридіональными послѣдовательными хребтами: Фыншуйлинъ, Хэйшань, Гудуншань, Джанъ-гуань-цайлинъ и Иннэ; общая горная линія, ими образуемая, пересѣкаетъ Сунгари непосредственно выше г. Санъ-Сина. Между юго-западными оконечностямъ М. Хингана и сѣвернымъ концомъ горъ Пьенлинъ, системы Чанбошаня, существуетъ плоскохолмистый террасовидный степной водораздѣлъ, пересѣкающій Нонни при самомъ ея устьѣ.

Раздѣленіе бассейна Сунгари на котловины.

Намѣченныя главныя линіи возвышенностей раздѣляютъ бассейнъ Сунгари на три смежныя пространныя котловины; изъ нихъ западная заключаетъ въ себѣ бассейнъ р. Нонни, средняя бассейнъ Сун-хуа-дзяна и Сунгари выше г. Санъ-Сина, съ притоками ея: Хуланъ-хэ, Лалинъ-хэ и Майенъ-хэ, а восточная котловина—бассейнъ низовой Сунгари и ея притоковъ—Муданцзяна, Вуокон-хэ и Таванъ-хэ. Края котловинъ заняты на значительную ширину пограничными горными цѣпями и ихъ развѣтвленіями; покрытыя лѣсомъ, эти горы по большей части трудно проходимы и мало населены, давая пріютъ лишь охотникамъ, золотоискателямъ да хунхузамъ. Въ рединѣ котловинъ также встрѣчаются отдѣльныя лѣсистыя горныя группы, какъ напримѣръ, въ средней котловинѣ—горы Лаолинъ у г. Гирина, сопки Пиньчжоу и хребетъ Цишань. Но вообще дно котловинъ представляется въ видѣ широкихъ равнинъ и рѣчныхъ долинъ, покрытыхъ степями, лугами, мелкими зарослями, и въ значительной уже мѣрѣ—полями и пашнями. Климатическія условія (очень влажное и довольно жаркое лѣто) и качества почвы, состоящей изъ лёса, чернозема и суглинковъ, вполнѣ благопріятствуютъ развитію въ краѣ земледѣльческой культуры.

Населеніе Сунгарійскаго бассейна.

Населеніе разбросано по бассейну крайне неравномѣрно; западная котловина вообще пустынна и заселена лишь между Мэргэнемъ и Цицикаромъ на недалекое разстояніе отъ р. Нонни; въ восточной котловинѣ населено узкое правое побережье Сунгари, низовья долинъ Муданцзяна и Вуоконъ-хэ и районъ г. Нингуты. Лишь въ средней котловинѣ удобныя для поселенія земли использованы въ значительной мѣрѣ, такъ что вся площадь отъ Гирина до Куанченцзы, Бодунэ, Хуланчена и Баянсусу уже заселена, мѣстами очень плотно (Хуланченскій округъ).

По племенному составу, главную, осѣдлую массу населенія образуютъ маньчжуры и китайцы, причемъ послѣдніе, преобладая въ числѣ, мало-по-малу ассимилируютъ себѣ маньчжуръ. Въ бассейнѣ Нонни живутъ осѣдло дауры и нѣкоторая часть монголовъ, въ низовьяхъ Сунгари-гольды, въ верховьяхъ Муданцзяна—корейцы (каули). По сѣвернымъ окраинамъ бассейна существуютъ бродячіе охотничьи пламена—хонкоры, гольды-охотники и др.

Занятія сунгарійскихъ жителей.

Главнымъ занятіемъ жителей сунгарійскаго бассейна является земледѣліе; имъ занимаются маньчжуры, китайцы, дауры и, отчасти, гольды. Монголы и дауры бассейна Нонни заняты по преимуществу скотоводствомъ, въ прочихъ же мѣстахъ скотъ разводится лишь въ связи съ потребностями земледѣлія. Необходимость переработки производимаго зерна въ муку, водку и масло вызвала развитіе простѣйшей заводской промышленности, которая и представлена заводами масляными, ханшинными (водочными) и мельницами. Кромѣ нихъ существуютъ заводы вермишельные, гончарные, кирпичные, бумажные, красильные и др., но въ небольшомъ числѣ; жители городовъ занимаются торговлей, ремеслами и огородничествомъ для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей.

Продукты земледѣлія.

Продуктами земледѣлія являются: различное зерно, масличныя сѣмена, конопля, ленъ, макъ, табакъ и индиго. Изъ нихъ для питанія населенія служитъ, главнымъ образомъ, просо разныхъ сортовъ, кукуруза и въ небольшомъ количествѣ рисъ; для вывоза засѣвается особенно много пшеницы; для корма скота служитъ ячмень и овесъ. На переработку въ ханшинъ (водка—сивуха) идетъ просо, гаолянъ (сорго) и ячмень. Масло добывается, главнымъ образомъ, изъ бобовъ, а также изъ конопли и кунжута. Жмыхи отъ производства масла и

водки, прессованные въ видѣ большихъ круговъ, служатъ въ качествѣ фуража для скота; сѣна же вообще не заготовляется. Въ городахъ разводятся всевозможныя овощи, но низкаго сорта; фруктовые деревья и сады почти отсутствуютъ.

Естественныя богатства бассейна Сунгари.

Мѣсторожденія различныхъ металловъ и полезныхъ минераловъ открыты во многихъ мѣстахъ сунгарійскаго бассейна, но разработка ихъ крайне незначительна; мѣстность въ этомъ отношеніи мало еще развѣдана и точныя свѣдѣнія объ ископаемыхъ имѣются лишь относительно узкой полосы вдоль желѣзнодорожныхъ линій и относитетьно бассейна Сун-хуа-дзяна выше Гирина. Мѣсторожденія золота открыты и разрабатываются въ верховьяхъ рѣкъ Сун-хуа-дзяна, Вуоконъ-хэ и Таванъ-хэ. Серебро добывалось въ системѣ горъ Монгошань, недалеко отъ гор. Баянсусу. Залежи каменнаго угля существуютъ во многихъ мѣстахъ на Верхнемъ Сун-хуа-дзянѣ (р. Лаба-хэ), на Средней Сунгари (р. Байдухэ) и въ верховьяхъ Хуланъ-хэ; разработка ихъ ничтожна. По Сунгари, ниже Харбина, существуютъ ломки строевого камня, вывозимаго по рѣкѣ. Изъ находимыхъ въ горахъ и въ рѣчной галькѣ цвѣтныхъ камней—оникса, агата, халцедона, въ Цицикарѣ и Бодунэ шлифуются мелкія вещицы—напр., трубочные мундштуки. Въ Цицикарской степи, въ бассейнѣ р. Гуюра, добывается изъ горько-соленыхъ озеръ и солончаковыхъ озеръ сырая сода, въ количествѣ 5—10 тыс. пуд. въ годъ, вывозимая въ Китай. Лѣсныя богатства бассейна, еще незатронутыя на его окраинахъ, эксплоатируются мало; лѣсъ вырубаютъ на дрова, поставляемыя на Сунгари для пароходовъ, и на короткія китайскія бревна, сплавляемыя къ Гирину, къ Санъ-Сину, въ Харбинъ и къ лѣсопильнымъ заводамъ въ м. Нанцанмынь, при устьи рр. Майенъ-хэ и Цалинъ-хэ.

Лѣса Сунгари доставляютъ нѣкоторое количество мѣховъ—соболя, лисы и енота, и много крупной дичи: козъ, кабановъ и изюбровъ. Рыбой Сунгари не изобилуетъ, но доставляетъ въ достаточномъ, для потребностей населенія, количествѣ уловы сазана, калуги, осетра, сома, кэты и др. рыбъ.

Вывозные грузы сунгарійскаго бассейна.

Въ общемъ, сунгарійскій бассейнъ богатъ многими естественными произведеніями, но использованы они плохо, вслѣдствіе малой культурности еще неизслѣдованнаго, мало-

людного и бездорожнаго края. Лишь сельскохозяйственная промышленность стоитъ на должной высотѣ, и производитъ для вывоза значительные избытки зерна—пшеницы, ячменя и пшена, бобовъ, бобоваго масла и бобовыхъ жмыховъ, муки, водки и ханшина, опіума и табаку. Грузы этого рода вывозятся изъ бассейна Сунгари на западъ, въ Монголію, черезъ Цицикаръ; на югъ, въ Китай, черезъ Куанченцзы, Харбинъ и Гиринъ. Скотъ и продукты скотоводства идутъ изъ Цицикара на сѣверъ, черезъ Мэргэнь, въ Благовѣщенскъ. Потребная краю мануфактура ввозится по желѣзной дорогѣ черезъ Харбинъ и другія станціи, а нѣкоторые спеціальные грузы (доски, соленая рыба) поступаютъ по Сунгари съ Амура; небольшая часть ввоза доставляется по сухопутнымъ трактамъ, съ востока.

Статистика бассейна Сунгари.

Приведенныя свѣдѣнія о бассейнѣ Сунгари поясняются, по приблизительнымъ статистическимъ даннымъ 1901 г., слѣдующими цифрами: всего населенія въ бассейнѣ было около $4^1/_2$ милліоновъ человѣкъ, въ томъ числѣ горожанъ, въ разныхъ округахъ, отъ 12% до 27%; по племенамъ—китайцевъ было отъ 85 до $98^1/_2$%, маньчжуръ отъ 1% до 15% и монголовъ отъ $^1/_2$ до $1^1/_2$%. Плотность населенія—отъ 0,2 до 58 человѣкъ на квадратную версту. Количество распаханной земли—свыше 3 милл. дес. Число крупнаго скота—до $1^1/_2$ милл. головъ, всего скота свыше 3 милл. головъ. Приблизительный избытокъ производимаго зерна—до 60 милл. пуд. въ годъ. Годовая выработка простой водки (ханшина) не менѣе 2.700.000 ведеръ, бобоваго масла—не менѣе 129.000 пуд. и жмыха до 12 милл. круговъ.

II. Гидрографія рѣки Сунгари.

Длина Сунгари, и судоходныя протяженія ея системы.

Длина теченія собственно Сунгари, отъ сліянія Сун-хуа-дзяна и Нонни до Амура—составляетъ 885 верстъ; длина же обѣихъ составляющихъ рѣкъ извѣстна лишь приблизительно, и достигаетъ 1.090 вер. для р. Нонни и не менѣе 864 вер. для Сунъ-хуа-дзяна, считая началомъ его истокъ Эрлъ-додзянъ (по другимъ свѣдѣніямъ до 938 вер.). Наибольшая длина маньчжурской водной магистрали Нонни-Сунгари равняется отсюда 1.975 верстъ. Пароходство въ настоящее время



1. Видъ на Сунгари съ горъ ниже г. Санъ-Сина.



2. Берегъ Сунгари, взрѣзанный ледоходомъ.

производится по всей Сунгари, а также по Нонни и Сун-хуа-дзяну до Цицикара и Гирина, на протяженіяхъ: 855 верстъ по Сунгари, 306 верстъ по Сун-хуа-дзяну и на 408 верстъ по Нонни, или всего на 1.569 верстъ; такъ какъ пароходы могли бы подниматься еще на 56 верстъ выше Гирина и верстъ на 50 выше Цицикара, а также заходить въ доступные судамъ притоки Сунгари (Хуланъ-хэ, Таванъ-хэ и Муданцзянъ), то полная длина пригодныхъ для парового движенія путей сунгарійской сѣти должна составлять не менѣе 1.850 верстъ; длина же полнаго судоходнаго протяженія сѣти достигаетъ 2.000 верстъ. Сплавныя протяженія сунгарійской системы значительно больше и составляютъ не менѣе 2.500 вер., ибо кромѣ упомянутыхъ главныхъ притоковъ, многіе меньшіе притоки Нонни, Сунгари и Сун-хуа-дзяна пригодны для сплава (напр., Лалинъ-хэ, Майенъ-хэ и др.). Въ частности, Сун-хуа-дзянъ становится годенъ для сплава верстъ за 750, а Нонни— верстъ за 900 отъ мѣста своего сліянія.

Раздѣленіе на участки.

Въ зависимости отъ судоходныхъ качествъ, природы береговъ и русла, теченіе Сунгари, и составляющихъ ее рѣкъ, раздѣляется на нѣсколько отличныхъ другъ отъ друга участковъ. Эти участки суть: на Нонни—верхняя часть рѣки отъ истоковъ до гор. Мэргэня, средняя часть—отъ Мэргэня до Цицикара и нижняя часть—отъ Цицикара до устья. На Сун-хуа-дзянѣ: протяженіе Эрлъ-до-дзяна и Тододзяна, праваго и лѣваго горныхъ истоковъ рѣки, далѣе горный плесъ, отъ сліянія истоковъ до Гирина, предгорный участокъ отъ Гирина до перваго желѣзнодорожнаго моста въ Лоашагоу, и равнинный участокъ отъ Лоашагоу до р. Нонни. Далѣе слѣдуютъ участки по Сунгари: степной, отъ ея начала до Харбина, горностепной, отъ Харбина до Санъ-Сина, нижній горный отъ Санъ-Сина до дер. Тубанъ, и луговой, отъ дер. Тубанъ до впаденія Сунгари въ Амуръ.

Верхняя Нонни, и истоки Сунъ-хуа-дзяна.

Верхняя часть Нонни, а также теченія Эрлъ-до-дзяна и Тодо-дзяна не пригодны для судоходства, и не вездѣ доступны даже для лодокъ; имѣя горный характеръ, эти протяженія рѣкъ заключены, по большей части, въ горныя ущелья, или въ узкія, глухія и лѣсистыя долины, текутъ извилисто и быстро (верстъ 9 и болѣе въ часъ), нерѣдко преграждаются

каменными грядами и образуютъ пороги. Отъ ничтожныхъ начальныхъ размѣровъ, Эрлъ-до-дзянъ доходитъ до ширины 40—70 саж., Тодо-дзянъ—до 80—130 саж., а Верхняя Нонни даже до версты—въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ она вырывается изъ горъ и течетъ нѣкоторое протяженіе по ровнымъ долинкамъ, развивая русло въ ширину и дробясь на протоки.

Средняя Нонни. Средняя Нонни, отъ Мэргэня до Цицикара, протяженіемъ 232 версты въ настоящее время не служитъ для судоходства; рѣка на этомъ плесѣ имѣетъ ширину 70—200 саж., глубину отъ 4 фут. до 2 саж., и скорость до 10 фут., въ горной части рѣки, заканчивающейся небольшими порогами въ 40—50 верст. выше Цицикара. Выйдя изъ горъ, Нонни быстро пріобрѣтаетъ качества степной рѣки, дробится на рукава, перемываетъ свои песчано-гравелистые низкіе берега и ложе, и къ Цицикару подходитъ среди луговой низменности, ограниченной склонами правой и лѣвой степныхъ террасъ, между которыми теченіе ея прихотливо извивается.

Нижняя Нонни. Нижняя часть Нонни, отъ Цицикара до встрѣчи ея съ Сунъ-хуа-дзяномъ, доступна для судоходства, которое здѣсь производится съ средней осадкой 3 фут. и предѣлами отъ 2′ до $3^1/_2$′. Затрудненіе встрѣчается судамъ на песчаномъ участкѣ рѣки длиной верстъ на 60 ниже Цицикара, гдѣ попадаются перекаты съ глубиной до 2′ въ межень. Далѣе русло рѣки становится песчано-илистымъ и глубокимъ (отъ 5 до 35 фут.), но мѣстами оно слишкомъ извилисто. Ширина ходового русла рѣки отъ $1^1/_4$ до 1 версты, скорость теченія небольшая: $1^3/_4$—$2^1/_2$ и до 4 вер. въ часъ. Берега рѣки въ низовой ея части глинисты, невысоки и покрыты пустынными лугами, степями и зарослями камыша.

Верхній Сунъ-хуа-дзянъ. Верхнегорный участокъ Сунъ-хуа-дзяна простирается отъ слiянія Эрлъ-до-дзяна съ Тодо-дзяномъ до Гирина и имѣетъ длину 238 верстъ. Рѣка на этомъ участкѣ течетъ среди горъ, мѣстами въ ущельи, мѣстами въ узкой горной долинѣ, и лишь возлѣ Гирина выходитъ на болѣе просторную равнину. Горные берега высоки, достигая 50—300 саж. надъ рѣкой, а узкія береговыя террасы возвышаются надъ водой на 2—3 саж. Береговыя горы по преимуществу лѣсисты и пу-

стынны. Ширина русла рѣки 50—70 саж., съ предѣлами 35—150 саж.; русло образовано гравелистыми и каменистыми отложеніями, а мѣстами скалисто и стѣснено порогами; изъ нихъ выдаются пороги Дао-ны-хо и Сяо-ны-хо; послѣдній, въ 57 вер. выше Гирина, является предѣломъ для возможнаго пароходнаго движенія по рѣкѣ, но сплавъ и движеніе сплавныхъ и бечевыхъ лодокъ существуетъ и выше порога. Всего перекатовъ на участкѣ около 50, съ глубиной $3'$—$1^1/_2{}'$; плесы также не глубоки, имѣя $5'$—$17'$. Скорости теченія разнообразны, и чередуются отъ $2^1/_2$ футъ въ секунду на спокойныхъ подпертыхъ плесахъ до $5'$—$7'$ на перекатахъ и $12'$ въ порогахъ. Средній уклонъ участка близокъ къ величинѣ 0,0005. Не будучи благопріятнымъ для судоходства изъ-за обилія камней и перекатовъ, верхнегорный участокъ Сунъ-хуа-дзянъ обслуживаетъ тѣмъ не менѣе прилегающую страну, допуская по себѣ лѣтомъ движеніе грузовыхъ лодокъ и плотовъ, а зимою, по открывающейся дорогѣ на льду—конную перевозку. Важнѣйшіе притоки верхняго Сунъ-хуа-дзяна—Лаба-хэ и Хуйфадзянъ доступны для лодокъ, но вообще судоходнаго значенія не имѣютъ.

Средній Сунъ-хуа-дзянъ.

Средняя часть теченія Сунъ-хуа-дзяна, а именно предгорный его участокъ отъ Гирина до Лоашагоу, гдѣ рѣка пересѣкается южной вѣтвью Китайской восточной жел. дороги, при длинѣ около 185 верстъ служитъ для пароходнаго и судового движенія. Рѣка течетъ на этомъ плесѣ преимущественно однимъ рукавомъ, шириной 100—150 саженъ съ предѣлами ея отъ 80 до 250 саж.; глубина русла достигаетъ 2—3 саженъ, а на перекатахъ $2'$—$4'$; скорость теченія наблюдена въ предѣлахъ $2'$—$5'$, а на перекатахъ и до $7'$ въ секунду. Болѣе быстрое теченіе свойственно начальному плесу участка отъ Гирина до Ивовой Изгороди, гдѣ рѣка обладаетъ гравелистымъ дномъ и течетъ среди горныхъ холмовъ и предгорій, по долинѣ, шириною отъ 3 до 10 верстъ. Около Ивовой Изгороди рѣка вступаетъ въ область ровныхъ и открытыхъ лесово-песчаныхъ террасъ, по которымъ мѣстами распространяются песчаныя дюны. Въ руслѣ рѣки, окаймленномъ то высокими песчаными ярами, то низкими луговыми обрывами, появляются песчаныя отложенія и перекаты. Уклонъ рѣки замѣтно смягчается и составляетъ около 0,00007. До-

лина верхняго Сунъ-хуа-дзяна хорошо заселена и воздѣлана; на рѣкѣ развито мѣстное судоходство на лодкахъ, джонкахъ и плотахъ. Движеніе большихъ судовъ возможно съ осадкою $1^1/_2{}'$, $2'$, $3'$ въ зависимости отъ стоянія воды. Значительныхъ притоковъ средній Сунъ-хуа-дзянъ не имѣетъ; изъ пристаней имѣютъ значеніе Гиринъ, городокъ Улогай, мѣстечко Силанхо и желѣзнодорожная пристань Таолайчжоу (или Лоашагоу).

Нижній Сунъ-хуа-дзянъ.

На слѣдующемъ нижнемъ участкѣ, длиной около 165 вер. отъ Лоашагоу до Нонни, Сунъ-хуа-дзянъ пролагаетъ себѣ путь между обрывистыми песчаными склонами террасъ и среди необозримаго ровнаго пространства пустынныхъ монгольскихъ степей. Ложе рѣки становится совершенно песчанымъ, неустойчивымъ, и судовой ходъ блуждаетъ среди русла, имѣющаго ширину отъ 150 саж. (у Лоашагоу) до одной и двухъ верстъ, какъ возлѣ Бодунэ. Число отдѣльныхъ рукавовъ, раздѣленныхъ песчаными отложеніями въ руслѣ, и перекатовъ, увеличивается до чрезвычайности; глубина перекатовъ не превышаетъ зачастую $2'—3'$; ихъ многочисленность и извилистость хода дѣлаетъ этотъ участокъ рѣки менѣе благопріятнымъ для судоходства, нежели предыдущій; мелководье даже прекращаетъ временами судоходство.

Глубина плесовъ рѣки незначительна: $5'—12'$; скорость медленна, $2'—3'$ въ секунду и лишь нѣсколько возрастаетъ на перекатахъ; уклонъ оставляетъ приблизительно около 0,00004. Берега имѣютъ видъ отвѣсныхъ песчано-глинистыхъ и лесовыхъ обрывовъ, высота которыхъ достигаетъ отъ 10 до 30 саженъ, тамъ, гдѣ рѣка омываетъ подошву террасъ коренной степи; ширина рѣчной низменности между террасами обоихъ береговъ невелика и границы ея не вездѣ ясно выражены. Мѣстами на поймѣ рѣки раскидываются песчаныя дюны и засыпаютъ въ своемъ движеніи русло. Побережья рѣки заселены слабо. Изъ пристаней и пунктовъ на рѣкѣ наибольшее значеніе имѣетъ городъ Бодунэ; но подходъ къ нему затруднителенъ для судовъ изъ-за песчаныхъ отложеній въ руслѣ. Довольно значительный лѣвый притокъ нижняго Сунъ-хуа-дзяна, р. Іоманъ-хэ (Итунъ-хэ), несудоходенъ, но доступенъ движенію лодокъ.

Верхнее теченіе Сунгари.

Соединяя въ себѣ воды Сунъ-хуа-дзяна и Нонни, Сунгари на верхнемъ степномъ участкѣ въ 230 верстъ длиной, отъ

своего начала до Харбина, представляетъ сильную рѣку, шириной, въ главномъ рукавѣ 175—400 саж., и глубиной отъ 7 до 40 фут. въ плесахъ; перекаты малочисленны, и имѣютъ глубины отъ 4′ (Сяовайза, Лауту, Аогуцзоу), а чаще 5′ (числомъ 7). Рѣка течетъ нѣсколько извилисто, и часто дробится на протоки, охватывая ими до 5 верстъ ширины. Теченіе достигаетъ скорости 2′—5 фут. въ секунду, а средній уклонъ заключенъ въ предѣлахъ 0,00003—0,00007. Грунтъ ложа мягкій, песчано-глинистый. Берега обрывисты и часто покрыты тальниками. Низменная, затопляемая въ половодье, долина рѣки, шириной отъ 8 до 25 вер. заключена между высокими степными терассами; къ этимъ терассамъ рѣка подступаетъ мѣстами вплотную, омывая ихъ склоны и обрывы, высотой до 30 саж. Долина рѣки пустынна и служитъ мѣстомъ для пастбищъ, но прирѣчныя террасы хорошо заселены. Мѣстность вообще открыта и безлѣсна, имѣя степной характеръ; песчаные барханы на побережьи встрѣчаются здѣсь лишь изрѣдка. Въ судоходномъ отношеніи, плесъ Нонни-Харбинъ вполнѣ допускаетъ движеніе пароходовъ и грузовыхъ судовъ съ осадкой 3—3½ фута. Стѣснительны лишь извилины судового хода, имѣющія кое-гдѣ радіусъ до 100 саж. Изъ притоковъ верхней части Сунгари примѣчателенъ правый—р. Лалинъ-хэ, пригодный для сплава, а при высокой водѣ и для движенія судовъ съ осадкой 2—2½ фута. Пристани и селенія на этой части Сунгари довольно многочисленны; изъ нихъ имѣютъ наибольшее значеніе поселки и пристани Таху, Тайди, Баома и, какъ основной пунктъ, городъ Харбинъ.

Среднее теченіе Сунгари.

Среднимъ теченіемъ Сунгари является участокъ ея отъ Харбина до г. Санъ-Сина, иначе до устья ея праваго притока Муданцзяна, имѣющій протяженіе въ 318 верстъ и названный горностепнымъ, такъ какъ въ его предѣлахъ рѣка протекаетъ по сравнительно высокой степной долинѣ, шириной отъ 3 до 20 верстъ, заключенной между правымъ и лѣвымъ цѣпями горъ, и горными отрогами; къ горамъ праваго берега рѣка постоянно возвращается и омываетъ ихъ подошвы на значительныхъ протяженіяхъ. Рѣчная долина въ значительной степени заселена и воздѣлана; жители ея пользуются рѣкою какъ удобнымъ путемъ сообщенія. Горы праваго берега невысоки: возвышаясь надъ рѣкой на 20—100 саж., онѣ

покрыты мелкимъ лѣсомъ; довольно пологіе склоны ихъ мѣстами расчищены и воздѣлываются. Степные песчано-глинистые берега рѣки ограничиваются крутыми скатами и обрывами, и возвышаются на 2—5 саж. надъ водой. Грунтъ ложа рѣки песчаный, съ примѣсями глины, ила и мѣстами гальки. Рѣка постоянно течетъ нѣсколькими значительными рукавами, образуя между ними луговые острова. Обычная ширина главнаго рукава 250 саж., съ колебаніями отъ 100 до 500 саж. Плесы имѣютъ глубину отъ 7 до 30 футъ, а перекаты отъ $3^1/_2$—5 фут. Важныхъ перекатовъ 10, изъ которыхъ выдаются песчаные и неустойчивые—Солодзянъ, Санчжанъ и Лаолами и каменистый Санъ-Синскій перекатъ, на которомъ, изъ за камней, судоходная глубина, въ сильную межень, падаетъ на короткое время до $2\frac{1}{2}'$—$2'$—$1^1/_2{}'$. Скорость теченія содержится въ предѣлахъ $2^1/_2$—5 фут. въ секунду, и лишь въ концѣ переката Санъ-Синъ наблюдепа скорость $8^1/_2$ фут. Средній уклонъ рѣки, повидимому, достигаетъ 0,0001. Въ судоходномъ отношеніи, плесъ Сунгари отъ Харбина до Санъ-Сина наиболѣе оживленъ, и наиболѣе важенъ; на немъ сосредоточены важнѣйшія пристани рѣки—Харбинъ, Хуланченъ, Санъ-Синъ, Синдянъ, Шито-хэ (Баянсусу), Цалинъ-хэ и Тамали. На горностепномъ участкѣ Сунгари принимаетъ много притоковъ; изъ нихъ судоходное значеніе имѣетъ Хулан-хэ, лѣвый наибольшій ея притокъ, посѣщаемый сунгарійскими пароходами верстъ на 30 отъ устья, до города Хуланчена; другіе болѣе важные притоки—Аже-хэ, Майенъ-хэ Цалинъ-хэ—доступны въ низовьяхъ лишь для джонокъ.

Нижній горный участокъ Сунгари.

Изъ этихъ, и всѣхъ вообще притоковъ Сунгари лишь наибольшій изъ нихъ,—впадающій справа, у гор. Санъ-Сина, Муданцзянъ оказываетъ рѣзкое вліяніе на режимъ рѣки. Будучи горной, быстрой и сильной рѣкой, Муданцзянъ выноситъ въ Сунгари большое количество гравета, который и устилаетъ ложе рѣки верстъ на 70 ниже впаденія Муданцзяна. Благодаря этому, русло Сунгари становится уже (150—375 с.), почти не образуетъ рукавовъ, и рѣка течетъ сжато и болѣе быстро, со скоростью отъ 3 до $6\frac{1}{2}'$ въ секунду. Уклонъ равняется, примѣрно, 0,0002. Перекатовъ почти нѣтъ, и все русло имѣетъ глубину $5'$—$20'$. Плесъ рѣки съ такимъ характеромъ теченія продолжается до короткаго, но серьезнаго



3. Маньчжурская деревенская усадьба.



4. Гольдъ-рыболовъ, его жилище и утварь.

переката Вайзы, гдѣ русло разбивается на нѣсколько рукавовъ и обмелѣваетъ въ сильную межень до 3 фут. на гравелистыхъ увалахъ дна. Верстахъ на 30—и ниже Вайзы Сунгари постепенно уширяетъ свое русло размывомъ степныхъ береговъ и переходитъ вновь къ типу степной и луговой рѣки; въ то же время окончательно отходятъ отъ рѣки горы, постоянно сопровождающія ея правый берегъ ниже Санъ-Сина, и нерѣдко подступающія къ рѣкѣ вплотную своими крутыми склонами; сообразно своимъ свойствамъ, этотъ плесъ Сунгари, въ 100 верстъ отъ Санъ-Сана до дер. Тубанъ, названъ нижне-горнымъ. Горы этого участка болѣе суровы, круты и высоки, чѣмъ выше Санъ-Сина. Открытые берега рѣки образуютъ высокую ровную степь, шириной 7—20 вер. между подошвами горныхъ уваловъ. Эта степь постепенно заселяется и воздѣлывается, но значительныхъ грузовъ на рѣку еще не поставляетъ. Изъ притоковъ Сунгари примѣтны на этомъ участкѣ упомянутый Муданцзянъ, трудно доступный судамъ изъ-за быстроты теченія, и сплавныя рѣчки Вуоконъ-хэ, Баланъ-хэ и Таванъ-хэ; послѣдняя пригодна верстъ на 30 и для хода пароходовъ. По Таванъ-хэ идетъ сплавъ лѣса и дровъ на лѣсную пристань Каарданъ, противъ ея устья, на Сунгари.

Луговой участокъ Сунгари.

Нижняя часть Сунгари, протяженіемъ въ 237 верстъ отъ д. Тубанъ до впаденія рѣки въ Амуръ, характеризуется какъ луговой участокъ Сунгари. Она течетъ на этомъ протяженіи по обширной луговой степи, покрытой кое-гдѣ зарослями мелкихъ деревьевъ и кустовъ и ограниченной въ глубинѣ берега, либо постепенными повышеніями поверхности, либо, преимущественно справа, пологими степными увалами; подступая къ берегу, послѣдніе обрываются въ воду песчаными ярами съ лесовой почвой и возвышаются надъ водой на 2—3 и изрѣдка на 5 саж. Луговыя берега преимущественно низменны, имѣя высоту 0,50—1,50 саж. надъ водой, и затопляются въ половодье; они покрыты высокими травами и тальниками, и лишь кое-гдѣ пригодны для культуры; поэтому все немногочисленное населеніе Нижней Сунгари сосредоточивается на правыхъ степныхъ увалахъ (дер. Линдамай, Монголи, Сусу, Ванлихотонъ, Фугдинъ и Лахосусу); въ общемъ, берега рѣки очень пустынны. Рѣчное русло, ложе и берега, состоя изъ неустой-

чивыхъ грунтовъ—песку, ила, леса и прослойковъ глины,—постоянно перемываются и разрабатываются рѣкою. Поэтому русло рѣки сплошь разбито на многочисленные протоки и имѣетъ ширину отъ полутора верстъ въ главномъ рукавѣ и до 5 верстъ, считая всѣ протоки и острова. Послѣдніе весьма многочисленны и постоянно передвигаются рѣкой; они покрыты тальниками, мелкими деревьями и травой. Наиболѣе значительные судоходные рукава, длиною до 10 верстъ, суть протоки: у д. Сусу, у Ванлихотона, Маріинская и Фугдинская, выше г. Фугдина и Царская, выше переката Чортовъ Огородъ. Песчаные неустойчивые перекаты изобилуютъ въ руслѣ, но мощность рѣки обыкновенно сохраняетъ судовой ходъ черезъ нихъ съ достаточной глубиной; однако, извѣстно до 9 перекатовъ съ глубиной отъ $3^1/_2$ до 5 футъ въ межень; изъ нихъ труднѣе другихъ: Чортовъ Огородъ, Данилкины Острова, Собачья Нора и Восьмерка. На плесахъ участка глубина держится въ предѣлахъ отъ 7 до 25 фут. Скорость рѣки равна $3'$—$4'$ въ секунду, уклонъ около 0,00005. Значительныхъ притоковъ на луговомъ плесѣ Сунгари не имѣетъ. Судоходство, транзитнаго характера, происходитъ по Нижней Сунгари въ общемъ безъ затрудненій, хотя измѣнчивость судового хода требуетъ бдительнаго наблюденія за русломъ и обстановки фарватера знаками. Изъ пристаней имѣютъ для пароходства наибольшее значеніе, какъ остановочные пункты и дровяныя пристани: Лахосусу, Тусаки, Фугдинъ и Ванлихотонъ.

Общій характеръ, скорости и расходы воды Сунгари.

На основаніи приведеннаго описанія Сунгари по участкамъ, можно заключить, что она представляетъ собою на всемъ своемъ протяженіи въ 885 вер. отъ устья Нонни до Амура, рѣку равниннаго характера: ея теченіе плавно, ея повороты описаны радіусами отъ 300 саж. и до нѣсколькихъ верстъ; обычная нормальная ширина рѣки около полуверсты, глубина въ плесахъ отъ одной до 2—3 саж. и на перекатахъ отъ 3 до 6 фут.—показываютъ значительность ея размѣровъ; ея скорости, составляющія отъ 2 до 5 фут. въ секунду на плесахъ, и отъ $3^1/_2$ до 7 фут. на перекатахъ, отнюдь не чрезмѣрны; уклоны, извѣстные лишь приблизительно, заключены въ обычныя нормы—0,00003—0,0002. Немногочисленныя имѣющіяся данныя о расходахъ рѣки, опредѣленныя на мѣстѣ моста Китайской-Восточной жел. дор. въ

Харбинѣ, указываютъ на полноводность Сунгари. Эти опредѣленія, при стояніи уровня воды на высотѣ отъ 2 до $2^{1}/_{2}$ саж. надъ самымъ низкимъ меженнимъ его положеніемъ, дали расходъ отъ 176 до 258 куб. саж. въ секунду, а въ среднемъ около 200 куб. саж. при уровнѣ +2,25 саж. Живое сѣченіе при этомъ равнялось отъ 514 до 683 кв. саж., а средняя скорость составляла 0,322—0,378 саж. въ секунду, съ наибольшимъ предѣломъ наблюденныхъ скоростей 0,46 саж. Исчисленіе расхода при самой высокой водѣ надъ меженью въ этомъ же живомъ сѣченіи, площадью 2.468 кв. саж., дало расходы: 1.055 куб. саж. въ секунду (въ предположеніи уклона 0,0001 и средней скорости 0,427) и 883 куб. саж. (при меньшемъ уклонѣ 0,000066 и средней скорости 0,358 саж.). Въ меженнее время расходъ Сунгари не долженъ быть меньше нѣсколькихъ десятковъ кубическихъ саженъ въ секунду.

Колебанія горизонта Сунгари.

Амплитуда колебанія уровня водъ Сунгари не велика: она установлена равною $3^{1}/_{2}$ саж. въ Гиринѣ, 3 саж. въ Лаошагоу, Харбинѣ и Лахосусу (устье Сунгари), $2^{1}/_{2}$ саж. при устьѣ Нонни, въ Санъ-Синѣ и въ Синдянѣ, наконецъ, 2 саж. въ Фугдинѣ, Ванлихотонѣ, Тамали, т. е. тамъ, гдѣ рѣка имѣетъ достаточно широкій разливъ. Въ общемъ, обычная годовая амплитуда для Сунгари равна 2—3 саженямъ. Годичный кругооборотъ стоянія уровня воды Сунгари заключаетъ въ себѣ 3 періода: зимній, весенній и періодъ дождей, изъ которыхъ послѣдній отдѣленъ отъ двухъ предыдущихъ іюньской неглубокой меженью и осеннимъ низкимъ стояніемъ уровня воды въ октябрѣ, внѣ времени навигаціи. Въ весеннемъ періодѣ имѣетъ мѣсто весеннее половодье и лѣтній майскій паводокъ, оба разнообразной, смотря по году, силы, и раздѣленные иногда ощутительной весенней апрѣльской меженью. Періодъ дождей (іюль—августъ—сентябрь) обыкновенно сплошь полноводенъ и заканчивается средне-низкимъ стояніемъ уровня въ октябрѣ. Въ исключительные, рѣдкіе годы, періодъ дождей проходитъ въ чередованіи паводковъ малой высоты съ глубокими сильно мелководными меженними стояніями уровня въ іюлѣ и августѣ и сентябрѣ мѣсяцахъ. Зимою имѣютъ мѣсто низкія устойчивыя стоянія уровня воды.

Высоты сунгарійскихъ паводковъ вообще невелики, составляя 0,75—1,75 саж. надъ смежными имъ стояніями воды

на мѣрѣ. Наибольшіе паводки наблюдаются обычно въ періодъ дождей, весеннее же половодье сравнительно слабѣе. Возрастаніе паводковъ идетъ плавно, не слишкомъ быстро (менѣе 0,10 саж. въ сутки и, какъ исключеніе, 0,30—0,50 саж.), а спадъ происходитъ весьма постепенно, въ два-три раза медленнѣе времени нарастанія. Скорость движенія паводковъ по рѣкѣ 3—4 версты въ часъ и до 5 верстъ для горныхъ паводковъ, поступающихъ изъ Муданцзяна и Таванъ-хэ.

Ледоставъ, ледоходъ и время навигаціи Сунгари.

Средняя продолжительность свободнаго отъ ледяного покрова состоянія Сунгари достигаетъ 7 мѣсяцевъ. Время вскрытія рѣки и очищенія ея ото льда относится къ концу марта и началу апрѣля, а именно, къ 10—20 марта въ Гиринѣ, 20 марта—5 апрѣля въ Харбинѣ и около 10 апрѣля въ Лахосусу.

Осенью ледоходъ наступаетъ на рѣкѣ дружнѣе, наблюдаясь всюду между 1—15 ноября; но шуга начинаетъ показываться уже со второй половины октября, обычно между 15 и 20 октября; эта первая шуга не всегда прекращаетъ судоходство, ибо исчезаетъ вскорѣ послѣ своего появленія, и оставляетъ рѣку свободной (между Харбиномъ и Санъ-Синомъ) еще дней на десять.

Осенній ледоходъ не бываетъ силенъ, и вообще не опасенъ судамъ; зимой толща льда составляетъ отъ 1 до 3 футъ; снѣгу на немъ бываетъ въ ровномъ слоѣ 1—2 фута, а при очень снѣжной зимѣ—$3^{1}/_{2}'$, и даже болѣе. Весенній ледоходъ, въ случаѣ толстаго льда, наблюдается въ низовой части рѣки довольно бурнымъ. Въ Харбинѣ и выше, въ степной полосѣ, ледохода весною зачастую не наблюдается вовсе, такъ какъ ледъ испаряется, таетъ и расходится незамѣтно.

Въ общемъ, судоходство по Сунгари можетъ производиться выше Санъ-Сина съ апрѣля по октябрь включительно. На низовыхъ плесахъ, ниже Санъ-Сина, этотъ 7-ми мѣсячный срокъ судоходства сокращается мѣсяцевъ до 6, особенно для транзитнаго амуро-сунгарійскаго движенія, сообразно навигаціоннымъ срокамъ Амура. Обратно, на плесѣ Гиринъ—Харбинъ возможно бываетъ движеніе судовъ и болѣе продолжительное время, до $7^{1}/_{2}$ мѣсяцевъ.



5. Деревенская фанза (домъ).

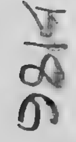


6. Богатая купеческая фанза.

III. Судоходство по Сунгари.

Способы сунгарійскаго судоходства.

Судоходство по Сунгари производится при помощи пароходовъ различныхъ типовъ, баржей и туземныхъ судовъ: джонокъ и лодокъ. Сплавъ плотовъ существуетъ лишь на Сунъхуа-дзянѣ, не ниже Гирина: по Сунгари туземцы его не практикуютъ, не умѣя плотить достаточно большіе и крѣпкіе въ соотвѣтствіи съ размѣрами рѣки плоты. Сплавъ производится и по притокамъ Сунгари: Цалинхэ, Таванъ-хэ, и многимъ другимъ, либо розсыпью, либо небольшими вязками, по 5 или 10 короткихъ бревенъ китайскаго размѣра (1—2 с. и не болѣе 3 саж.). Выплавленныя на Сунгари бревна тутъ же раздѣлываются на доски и идутъ далѣе по рѣкѣ на баржахъ, джонкахъ и пароходахъ. До послѣдняго времени паровой флотъ Сунгари принадлежалъ русскимъ предпринимателямъ, туземный же грузовой флотъ состоялъ изъ парусныхъ джонокъ. Съ 1906 года появились на рѣкѣ паровыя суда и не русскихъ владѣльцевъ. Въ послѣдніе три года, 1904—1906, численность русскаго грузового флота Сунгари была значительна, и выражалась слѣдующими цифрами:



Составъ сунгарійскаго флота.

Разныхъ пароходовъ ходило на Сунгари около 80 штукъ; на центральной пристани рѣки, въ Харбинѣ, обернулось: въ 1904—338 пароходовъ и 536 баржъ, въ 1905—505 пароходовъ и 767 баржъ, въ 1906—478 пароходовъ и 759 баржъ. Многіе изъ этихъ судовъ, обращающихся на Сунгари, принадлежатъ къ составу флотиліи Амура и его русскихъ притоковъ, и появляются на Сунгари лишь въ случаѣ наличности большой судоходной работы; но имѣются суда и спеціально сунгарійскія: такъ въ 1904/5 гг. зимовало въ Сунгари 53 парохода и 74 баржи, въ 1905/6—35 пароходовъ и тоже 74 баржи. Крупнѣйшій сунгарійскій судовладѣлецъ,—Об-во Китайской Восточной жел. дор., располагаетъ флотомъ въ 23 парохода и 60 баржей, изъ коихъ 20 деревянныхъ и 40 стальныхъ.

Пароходы обращаются по Сунгари самыхъ различныхъ типовъ: преобладаютъ двухколесные буксиры, затѣмъ слѣдуютъ заднеколесные товаро-пассажирскіе пароходы, берущіе иногда на буксиръ баржи. Имѣются и двухколесные грузовики и пассажиры.

Размѣры сунгарійскихъ судовъ.

Моїщность сунгарійскихъ пароходовъ, исключая легкіе катера, содержится въ предѣлахъ отъ 100 до 500 индикаторныхъ силъ или 30—170 номинальныхъ. Длина корпуса составляетъ 15—28 саженъ, ширина, съ кожухами,-3—7 саж., средняя высота корпуса 2—5 аршина; осадка равна $1^1/_4{}'$—$3^1/_4{}'$ фут. безъ груза и отъ $2^1/_2$ до 5 футъ въ полномъ грузу, составляющемъ у грузовиковъ-заднеколесниковъ отъ 7 до 20 тысячъ пуд. Двухколесные „номерные" пароходы Китайской Восточной ж. д., № 1—№ 15, имѣютъ по 400 индикаторныхъ силъ; они сильны для буксирной тяги, но медленны и тяжелы на ходу; лучшимъ изъ плавающихъ по Сунгари пароходовъ являлся въ 1904 г. прекрасно оборудованный „Михаилъ" владѣльца Лукина въ 500 индик. силъ, соединяющій съ большой тяговой силой и быстроту хода (до 20 верстъ). Грузовыя баржи имѣютъ на Сунгари грузоподъемность отъ 12 до 30 тыс. пудовъ, обычно 20—25—30 тыс. пудовъ; баржи Китайской Восточной ж. д. подымаютъ отъ 25 до 30 тыс. пуд. Размѣры баржей, какъ желѣзныхъ, такъ и деревянныхъ—20—28 саж. длины, 3—5 саж. ширины и 3—5 арш. высоты, при осадкѣ порожнемъ $^3/_4{}'$—$1^1/_2{}'$ и съ полнымъ грузомъ $3'$—$4^2/_3{}'$, а обычно $3^1/_2{}'$—$4'$.

Происхожденіе и стоимость пароходовъ и баржей на Сунгари.

Какъ пароходы, такъ и желѣзныя баржи, обращающіеся на Сунгари, имѣютъ по преимуществу иностранное происхожденіе, и выстроены или въ Бельгіи (зав. Джонъ Кокериль), или въ Англіи (заводы Аллей и Маклелланъ, Гауторнъ-Лесли, Денни, Армстронгъ), или въ Германіи, Америкѣ, Японіи, или наконецъ, въ небольшомъ числѣ, въ Финляндіи у Крейтона, въ Москвѣ у Бромлея и въ Сибири, на Николаевскомъ заводѣ у Братскаго Острога, что на Ангарѣ. Деревянныя баржи строятся на Шилкѣ (въ Срѣтенскѣ), на Зеѣ (Астрахановка), въ Благовѣщенскѣ (на Зеѣ и Амурѣ), на Уссури—въ Хабаровскѣ и на Иманѣ, и въ Николаевскѣ на Амурѣ. Стоимость заготовки пароходовъ сильно колеблется въ зависимости отъ мѣста заказа, а въ среднемъ равняется отъ 30 до 60 тыс. рублей. Такъ, номерные пароходы Китайской-восточной ж. д. стоили по 60.226 руб. Стальныя баржи той же дороги—по 17.725 руб. Содержаніе пароходовъ на Сунгари дорого, изъ за общей дороговизны рабочихъ рукъ и всѣхъ матеріаловъ: такъ, на содержаніе одного номерного буксира въ работѣ

Китайская Восточная дорога тратитъ до 37.000 руб. въ годъ, а годовое содержаніе стальной ея баржи достигаетъ до 3.500 руб.

Направленіе судового движенія по Сунгари.

Паровое судоходное движеніе наблюдается по Сунгари главнымъ образомъ на плесѣ между Харбиномъ и Санъ-Синомъ; здѣсь рядъ промежуточныхъ пристаней отправляетъ въ Харбинъ хлѣбъ, лѣсъ и дрова и строительный камень. Обслуживая пристань города Хуланчена, пароходы подымаются до нея на 30 вер. вверхъ по рѣкѣ Хуланхэ. Меньшее, но также оживленное движеніе существуетъ на плесѣ Санъ-Синъ-Амуръ, по которому проходятъ суда, направляющіяся изъ Харбина и хлѣбныхъ пристаней средняго плеса въ Благовѣщенскъ, Хабаровскъ и Николаевскъ. Между Гириномъ и Таолайчжоу (2 ж.-д. мостъ) установлены, съ 1905 г., правильные еженедѣльные рейсы двухъ пассажирскихъ пароходовъ Об-ва Китайской Восточной ж. д., „Лидія", № 19 и 6-и джонокъ. На плесъ между Бодунэ и Харбиномъ начинаютъ все чаще заходить грузовые пароходы, за хлѣбными грузами, подвозимыми къ Харбину. Плаванія по Нонни до Цицикара совершаются почти ежегодно, но еще рѣдки. Наконецъ, подъемы пароходовъ выше Гирина и Цицикара, выше Хуланчена по Хуланъ-хэ, по Муданцзяну, и по Таванъ-хэ были совершены и совершаются лишь въ видѣ опыта.

Способы буксировки.

Вслѣдствіе просторности судового хода Сунгари, имѣющаго около 50 саж. ширины, и небольшой силы рѣчного теченія, удобнымъ способомъ грузового движенія какъ вверхъ, такъ и внизъ по рѣкѣ является буксировка баржей гусемъ, въ расчалку, причемъ двухколесные пароходы ведутъ 3—4 баржи, а иногда 5 и 6 и до семи. Заднеколесные пароходы тоже служатъ иногда буксирами, при чемъ или берутъ одну или двѣ баржи къ себѣ подъ борта, плотно съ ними счаливаясь, или, имѣя приспособленныя большія рамы надъ колесомъ и верхней надстройкой,—буксируютъ баржи обычнымъ способомъ; конецъ каната, висящаго очень высоко, закрѣпляется у нихъ на крышѣ надстройки, сзади трубы. Работая какъ буксиры, заднеколесники, по мѣстному прозванію „козы", имѣютъ очень оригинальный видъ. По обычаю, ходящіе вмѣстѣ пароходъ и баржи часто имѣютъ одноименныя названія, такъ

что „Атаманъ“ буксируетъ „Атаманшу“, „Полезный“—„Полезную“, „Работникъ“—„Работницу“ и т. п.

Скорости движенія пароходовъ.

Обычная скорость хода пароходовъ съ баржами невелика, составляя 3—4 версты въ часъ противъ теченія или 70—100 верстъ въ сутки, и 7—10 верстъ въ часъ, или 150—280 вер. въ сутки по теченію. Сообразно этому грузовики изъ Харбина приходятъ на устье Сунгари въ 3—4 сутокъ, а обратно—въ 7 сутокъ въ среднемъ. Пассажирскіе пароходы идутъ этотъ путь въ $1^1/_2$—3 сутки. Въ случаѣ надобности, судоходная работа на Сунгари идетъ быстро и энергично, какъ напримѣръ это было въ 1905 году, когда нѣкоторые пароходы, работая между Хабаровскомъ, пристанями Средней Сунгари и Харбиномъ сумѣли сдѣлать въ теченіе навигаціи отъ 16 до 30 полныхъ рейсовъ, впрочемъ, при ходѣ съ нагрузкой лишь въ одномъ направленіи (пароходы Дмитрій Донской, Суворовъ, Молли, № 15, № 14 и др.).

Джонки и ихъ конструкція.

Туземное грузовое судоходство производится по Сунгари на джонкахъ. Джонка представляетъ собою деревянное парусное судно, особеннаго образованія, характеризующагося выгнутымъ плоскимъ днищемъ, приподнятымъ и съуженнымъ по концамъ, отрубными носомъ и кормой, крѣпленіемъ корпуса нѣсколькими сплошными досчатыми переборками вмѣсто шпангоутовъ и наличностью двухъ или одной высокой мачты въ серединѣ корпуса; мачты укрѣплены между 2 такими переборками, и снабжаются очень большимъ прямоугольнымъ парусомъ на верхней подъемной и нижней, поворотной, реяхъ. Корпусъ джонки строится изъ 1½-дюймовыхъ лиственичныхъ досокъ; по ватерлиніи проходятъ, для остойчивости, бархоуты изъ двухъ полудеревъ; на полукруглыхъ верхнихъ ребрахъ переборокъ настланы либо сплошная выпуклая палуба, либо только планширныя доски. Вертикальныя бортовыя доски уширяются на кормѣ, образуя широкую кормовую обноску, въ серединѣ коей укрѣпленъ обыкновенный руль съ рычагомъ. Части корпуса сплачиваются, въ большомъ числѣ, особыми желѣзными гвоздями—крючьями, оба конца которыхъ загоняются въ дерево намертво. Швы джонокъ конопатятся мохомъ и заливаются известкой на бобовомъ маслѣ.

Типъ туземной джонки на р. Сунгари:



7. Видъ джонки съ кормы.



8. Видъ джонки съ носа.

Размѣры джонокъ.

Джонки встрѣчаются грузоподъемностью отъ 800 до 10.000 пудовъ. Для примѣра, джонка въ 7.000 пудовъ имѣетъ размѣры: 14,7 саж. длины, 2,9 саж. ширины въ серединѣ корпуса, 1,2 саж.—въ носу и 2 саж. въ кормѣ, и 0,80 саж. высоты; она сидитъ порожнемъ 5 четв. (3 фут.), а съ полнымъ грузомъ 8 четв. (4 фута) и снабжена 8 переборками и парусомъ размѣрами 8,5×6,7 саж. Стоимость такой джонки 2.350 руб. (корпусъ 2.000 р., парусъ 250 р. и судостроительная пошлина 100 руб.).

Строятся джонки въ Гиринѣ, Санъ-Синѣ и Санчжанѣ. Общее число ихъ на Сунгари около 700. Онѣ приписаны къ разнымъ пристанямъ и зимуютъ возлѣ нихъ, а именно: въ Гиринѣ, Бодунэ, Харбинѣ, Хуланченѣ и Санъ-Синѣ (на Муданцзянѣ). Между этими городами, и особенно на плесѣ между Санъ-Синомъ и Харбиномъ, движеніе джонокъ очень значительно, такъ что въ Харбинъ онѣ приходятъ сотнями.

Способы движенія джонокъ.

По рѣкѣ джонки идутъ сплавомъ и на парусахъ, а вверхъ—на парусахъ и бичевою тягою на людяхъ; бурлаковъ ставится отъ 6 человѣкъ на малую джонку, до 10—12 на большую. Лямки у бурлаковъ состоятъ изъ деревянной точеной дощечки, къ концамъ которой прикрѣплена бичева: въ дощечку бурлаки опираются грудью. На самой джонкѣ полагается имѣть по одному человѣку команды на 400 пудовъ груза. Двигаться джонки любятъ караванами, штукъ по 5—15 вмѣстѣ; неуклюжія и мало поворотливыя, къ тому же глубоко сидящія ($3^1/_2$—$4^1/_2$') онѣ идутъ серединой рѣки, не соблюдая фарватера и зачастую садятся на мель, откуда снимаются общими усиліями всѣхъ командъ. Въ навигацію джонка успѣваетъ сдѣлать до 5 рейсовъ отъ Санъ-Сина до Харбина. При вѣтрѣ, пользуясь своимъ большимъ парусомъ, онѣ двигаются очень быстро. Обратно, противъ вѣтра, джонки почти не могутъ итти, ибо сильно парусятъ; въ нѣкоторыхъ изъ нихъ на этотъ случай есть опускные поворотные кили, въ видѣ большой лопасти, опускаемой въ воду перпендикулярно оси судна, для увлеканія его теченіемъ. Обыкновенно же, при противномъ вѣтрѣ, флотиліи джонокъ останавливаются гдѣ-либо въ протокахъ, заводяхъ или устьяхъ рѣчекъ. Кромѣ парусовъ и бичевы, джонки часто двигаются и на шестахъ. Джонки поддерживаютъ торговый обмѣнъ между присунгарійскими туземными

селеніями, и перевозятъ зерно, муку, масло, ханшинъ, соль, табакъ, огородину и лѣсъ. Дрова, доски и плахи складываются поперекъ бортовъ джонокъ широко въ стороны и на высоту до 0,50 саж. отъ палубы.

За стоянку у пристаней и за право плаванія въ нѣкоторыхъ пунктахъ на рѣкѣ взимается китайскими властями съ каждой джонки установленная подать. Для взысканія ея существуетъ особая флотилія казенныхъ, военныхъ, китайскихъ джонокъ, станціонирующихъ въ разныхъ мѣстахъ рѣки, напримѣръ выше Баянсусу. Остроносыя, „цицикарскаго" типа, болѣе узкія и поворотливыя военныя джонки, безъ паруса, но со многими флагами передвигаются на веслахъ и шестахъ; онѣ должны также служить торговымъ джонкамъ защитой отъ рѣчныхъ грабителей-хунгузовъ, которые на Сунгари не переводятся. Но эту свою обязанность несутъ плохо, и хунгузы продолжаютъ и нынѣ грабить частныя джонки; такъ, напр., въ 1905 году, шайка хунгузовъ засѣла на островкѣ въ устьѣ Хуланъ-хэ (24 вер. ниже Харбина) и успѣла ограбить, до прибытія русской пограничной стражи, свыше десятка джонокъ; въ 1906 г. то же повторилось на плесѣ нѣсколько выше Харбина. У китайцевъ, для борьбы съ хунгузами, былъ заготовленъ на Сунгари (въ Гиринѣ) двухтрубный пароходъ „Канди", въ 50 силъ, осадкой $3^1/_2{}'$; но уже въ 1895 году онъ былъ настолько запущенъ, что едва могъ двигаться.

Сунгарійскія лодки.

Кромѣ джонокъ, туземное судоходство производится по Сунгари и на лодкахъ. Верхне-сунгарійская лодка, встрѣчающаяся выше Гирина, имѣетъ нижнюю часть долбленную изъ цѣльнаго дерева, съ днищемъ въ 4 вершка толщины; къ днищу прикрѣплены борта изъ $1^1/_2$ вершковыхъ досокъ, при чемъ швы залиты известковой замазкой. Лодки этого типа узки и тяжелы. Размѣръ ихъ отъ $12\times1^1/_2\times{}^3/_4$ арш. до $30\times3\times1^1/_2$ арш. Большія лодки имѣютъ днище досчатое.

Двѣ такія лодки, спаренныя досчатымъ помостомъ, образуютъ плотъ, на которомъ сплавляются отъ 200 до 500 пуд. груза; управляется онъ лопатами, а иногда имѣетъ весла и парусъ. Вверхъ онѣ заводятся бичевой, съ скоростью до 30 вер. въ сутки.

На Средней Сунгари встрѣчаются большія рыболовныя и дровяныя лодки, длиной до 7 саженъ, представляющія

упрощенныя, открытыя, прямолинейныхъ очертаній, джонки безъ бортовыхъ обносокъ.

Наконецъ, на Нижней Сунгари, обращаются лодки гольдскаго типа, составленныя изъ трехъ очень широкихъ кедровыхъ досокъ, шириной до 1 арш., толщиной въ 1 вершокъ. Днище ихъ выгибается по кривой, а борта примыкаютъ къ нему наклонно, образуя въ сѣченіи трапецію. Корма образована небольшой поперечной переборкой. Длина этихъ лодокъ $1^1/_2$—3 сажени. Приподнятый носъ, простота и крѣпость конструкціи дѣлаютъ эти лодки особенно пригодными для рѣкъ съ широкими открытыми плесами, подверженнымъ сильной волнѣ, какъ напримѣръ для Нижней Сунгари и Амура; эти лодки—гольдовки изготовляются въ Санъ-Синѣ,—изъ лѣса, выплавляемаго по Муданцзяну.

IV. Движеніе сунгарійскихъ грузовъ.

Величина и ростъ сунгарійскаго грузооборота.

Коммерческое движеніе грузовъ по Сунгари на русскихъ пароходахъ и баржахъ возникло въ 1895 г., вслѣдъ за удачной торговой экспедиціей Богданова и Тифонтая по Сунгари, на пароходѣ „Телеграфъ“, въ іюнѣ и іюлѣ мѣсяцахъ этого года; въ послѣдующемъ 1896 году, было уже вывезено по Сунгари русскими пароходами свыше милліона пудовъ хлѣба на Амуръ. Хлѣбныя перевозки продолжались въ 1897 и 1898 годахъ; въ 1899 г. онѣ были воспрещены китайцами изъ-за нужды въ хлѣбѣ для туземныхъ рабочихъ, занятыхъ на сооруженіи Китайской Восточной жел. дор. Пріобрѣтенная дорогою собственная судоходная флотилія открыла свои дѣйствія въ 1898 году перевозкою 2.629,3 тыс. пуд. желѣзнодорожнаго груза изъ Имана (р. Уссури) и Хабаровска въ устье Сунгари (Лахосусу) и въ Харбинъ. Въ 1899 году желѣзнодорожная перевозка изъ Хабаровска въ Харбинъ достигаетъ 5.400 тыс. пуд. груза. Война 1900 г. прервала грузовое движеніе по Сунгари, но съ 1901 г. оно возобновляется, выражаясь, до настоящаго времени въ слѣдующихъ цифрахъ, дающихъ величины общаго грузообмѣна рѣки между Сунгари и Амуромъ, при помощи русскаго флота:

Въ 1901 г. перевезено	. . . . . 2.620.855	пуд.
„ 1902 „ „	. . . . . 1.307.489	„
„ 1903 „ „	. . . . . 3.591.049	„

Въ 1904 г. перевезено	6.604.334	пуд.
„ 1905 „ „	2.648.410	„
„ 1906 „ „	3.515.069	„

Мѣстное движеніе грузовъ между разными пристанями Сунгари и Харбиномъ, и обратно, составляло:

Въ 1903 г. . .	23.287.905	пуд.	(главнымъ образомъ подвозъ лѣса и камня къ Харбину на судахъ К. В. жел. дор.).
„ 1904 „ . .	6.282.887	„	
„ 1905 „ . .	17.791.301	„	

и въ 1906 г. 17.332.165 пуд., откуда полный грузооборотъ рѣки достигалъ:

Въ 1903 г.	26.878.954	пуд.
„ 1904 „	12.887.221	„
„ 1905 „	20.439.711	„

и въ 1906 г. 20.837.234 пуд., не считая притомъ оборота туземнаго судоходства, также передвигающаго милліоны пудовъ мѣстнаго груза на джонкахъ и въ плотахъ. Такимъ образомъ, по размѣру грузооборота, около 20 милліоновъ пудовъ, на протяженіи 655 вер., Сунгари равняется почти съ Амуромъ, превосходя его судоходнымъ оживленіемъ, и вообще выдѣляется по своей жизнедѣятельности среди прочихъ рѣкъ Амурскаго бассейна и всей Сибири.

Грузооборотъ Харбина.

Для характеристики главныхъ направленій движенія грузовъ по Сунгари, слѣдуетъ отмѣтить, что изъ общей величины приведенныхъ грузооборотовъ рѣки, на долю Харбинской пристани приходится:

Въ 1904 г.	10.949.170 пуд.,	или около	85%	всего грузооборота.
„ 1905 „	19.893.724 „	„ „	94 „	
„ 1906 „	19.985.906 „	„ „	95 „	

Въ томъ числѣ, въ 1906 году, Харбинъ принялъ груза съ верхнихъ мѣстныхъ пристаней (Бодунэ) 97 тыс. пуд., съ нижнихъ сунгарійскихъ пристаней 17.225 тыс. пуд. и съ Амура 1.082 тыс. пуд., а отправилъ на Амуръ 1.582 тыс. пуд., и на мѣстныя пристани всего около 24 тыс. пуд. Такимъ образомъ, Харбинъ мѣняется грузами съ Амуромъ и стягиваетъ къ себѣ для потребленія мѣстные сунгарійскіе грузы.

Родъ сунгарійскихъ грузовъ.

Грузы, составляющіе предметъ обмѣна Харбина съ Амуромъ, весьма разнообразны, и распредѣляются по разнымъ

Санъ-Синская пристань на Сунгари:



9. Пароходъ „Сергѣй Духовской“ подъ нагрузкой.



10. Пароходъ „Полезный“ на зимовкѣ, въ ледоходъ.

категоріямъ; выдаются изъ нихъ, по количеству — сортовой распилованный лѣсной матеріалъ, идущій изъ Благовѣщенска (486.807 пуд.) и соленая рыба, поступающая изъ Хабаровска и Николаевска (106.359 пуд.); среди отпуска изъ Харбина на Амуръ преобладаетъ хлѣбный грузъ: зерно, мука и крупа, въ количествѣ 938.673 пуд., и разная мануфактура — 210.763 пуд. Сунгарійскія пристани ниже Харбина отпускаютъ на Амуръ почти исключительно хлѣбный грузъ,—въ общемъ количествѣ 710.846 пудовъ въ 1906 году.

Такимъ образомъ, всего въ 1906 году вывезено по Сунгари разнаго хлѣба изъ Маньчжуріи въ Пріамурье,—1.649.519 пудовъ; въ 1904 году аналогичный хлѣбный вывозъ равнялся 3.794.287 пуд., а въ 1903 году—1.977.248 пуд., въ 1905 г. хлѣбный вывозъ по Сунгари былъ воспрещенъ въ видахъ продовольствія Манчьжурской арміи. Въ общемъ, вывозъ по Сунгари Манчьжурскаго хлѣба въ русскіе предѣлы не чрезмѣренъ и не слишкомъ увеличивается, ибо еще въ 1896 г. онъ составлялъ до 1.200.000 пуд.

Мѣстные сунгарійскіе грузы.

Среди мѣстныхъ грузовъ, стягивающихся къ Харбину снизу главное мѣсто занимаютъ дрова, лѣсъ, строевой камень и хлѣбъ: этой категоріи грузовъ было подвезено:

	Хлѣбный грузъ.	Дрова.	Строительный матеріалъ.
Въ 1904 г.	733.326 пуд.	3.456.980 пуд.	1.847.685 пуд.
„ 1905 „	3.608.054 „	4.690.920 „	9.358.453 „
„ 1906 „	592.999 „	9.045.400 „	7.518.310 „

Грузъ, поступающій къ Харбину паровою тягою сверху, главнымъ образомъ, изъ Бодунэ, по составу своему преимущественно хлѣбный; въ 1904 г. его было 199.224 пуд., въ 1905 году — 104.259 пуд. и въ 1906 г.—97.001 пуд.; эти цифры сравнительно очень малы; но если учесть идущій сверху подвозъ на туземныхъ джонкахъ, грузы коихъ не регистрируются, то приведенныя числа возрастутъ, вѣроятно, во много разъ. Джонки доставляютъ въ Харбинъ, кромѣ хлѣба, еще дрова, доски, кирпичъ, огородную зелень и разный китайскій товаръ.

Строительный камень подвозится къ Харбину изъ карьеровъ Лоузянту, въ 50 верстахъ ниже Харбина; по объему, камня въ иные годы доставляется нѣсколько тысячъ кубиче-

скихъ саженъ. Въ дровахъ Харбинъ имѣетъ постоянную нужду ихъ требуется городу и желѣзной дорогѣ отъ 30 до 50 тысячъ куб. саж. ежегодно, причемъ цѣна сажени не опускается въ городѣ ниже 30 руб., а иногда достигаетъ и 90 рублей. Лѣсъ и дрова идутъ къ Харбину снизу, верстъ за 200—300, съ пристаней Эрдзели, Тамали, Сибэй-хэ, Майен-хэ, Хахаси, Тунгуала и Ныпшынъ-хэ. Главными пристанями по отправкѣ хлѣбныхъ грузовъ являются, внизъ отъ Харбина,—Хуланченъ, Лончантоу, Янъ-хэ, Даюйшу, три пристани города Баянсусу: Тидатынза, Нивайза и Шитохэ, затѣмъ Синдянъ, Баянму, Хоуши, Нанцанмынь, Сапчжанъ и Санъ-Синъ; наибольшая изъ нихъ—Синдянъ, отпускающій до милліона пудовъ хлѣба, при общемъ грузооборотѣ города до 3.000.000 пуд. въ годъ. Городъ Хуланченъ, при общемъ грузооборотѣ до 10 милл. пудовъ, способенъ отпустить на рѣку до 4 милл. пудовъ хлѣба ежегодно.

Пассажиры.

Движеніе пассажировъ по Сунгари не особенно велико; въ 1906 году на всѣ пристани ея вмѣстѣ, прибыло 10.911 человѣкъ и уѣхало 13.062 человѣка; въ томъ числѣ въ Харбинъ пріѣхало 8.374 (пароходныхъ пассажировъ) и выѣхало 8.882 человѣка; китайцы и манчьжуры ѣздятъ на пароходахъ весьма охотно и въ большомъ числѣ; для туземнаго пассажирскаго движенія служатъ и сплавныя джонки. Съ 1906 г. туземные пассажиры стали ѣздить на трехъ пароходахъ китайскихъ владѣтелей.

Фрахты сунгарійскихъ перевозокъ.

Перевозки совершаются на Сунгари по фрахтамъ, которые нельзя не признать высокими; а именно, движеніе хлѣба производится со средней платой $^1/_{30}$—$^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты (Харбинъ-Благовѣщенскъ-Хабаровскъ 22 коп.—30 коп. съ пуда); перевозка же дровъ, какъ матеріала, занимающаго много мѣста, еще дороже, и доходитъ до платы за провозъ половины перевозимаго количества дровъ, сажень за сажень, или деньгами 30 р. за кубическую сажень, при доставкѣ ея верстъ за 250 изъ района Тамалей въ Харбинъ, т. е. при фрахтѣ $^1/_{27,7}$ съ пуда и версты. Дороговизна перевозки объясняется прежде всего малымъ количествомъ грузовыхъ судовъ, имѣющихся на Сунгари вообще и, въ частности, судовъ, занимающихся перевозкой частныхъ грузовъ; кромѣ 60 баржей Китайской Восточ-

ной ж. д., работающихъ для дороги, на Сунгари зимуетъ всего около 15 частныхъ баржъ; амурскія же баржи часто бываютъ заняты перевозками по Амуру и другимъ его притокамъ, и не могутъ появляться на Сунгари въ большомъ количествѣ. Постановка даже нѣсколькихъ десятковъ новыхъ баржъ на сунгарійскіе рейсы была бы выгодна для предпринимателя и полезна для страны; въ 1906/7 гг. проектировано было увеличеніе числа баржей Об-ства Китайской Восточной ж. д., на 18 штукъ.

Туземныя джонки въ настоящее время перевозятъ грузъ по тарифу $^1/_{30}$—$^1/_{50}$ коп. съ пуда и версты; фрахтъ этотъ значительно возросъ противъ прежняго времени, когда онъ составлялъ $^1/_{116}$ коп. (1895 г.) и $^1/_{289}$ коп. (1872 г.). Общая сумма фрахта уплачиваетъ въ 2 пріема: половина при отправкѣ джонки, половина въ случаѣ ея благополучнаго прибытія; эта половина фрахта составляетъ родъ страховки противъ аварій и ограбленія хунгузами; за счетъ грузоотправителя жертвуется на каждую джонку одна свинья (чушка), для пропитанія команды.

Судовыя команды.

Китайская команда на суднѣ оплачивается недорого; матросъ на джонкѣ получаетъ 6—10 руб. въ мѣсяцъ, а въ прежніе годы, случалось, и $1^1/_2$ руб.; русскіе же матросы на пароходахъ служатъ за 25—45 руб. въ мѣсяцъ. Плата высшимъ служащимъ на русскихъ пароходахъ также значительна и достигаетъ для командировъ $1^1/_2$—3 тысячъ рублей въ годъ, для машинистовъ 1.200—1.800 руб., для лоцмановъ 75—150 руб. въ мѣсяцъ. При дороговизнѣ русской команды ее далеко не всегда удается набрать въ полномъ составѣ или пополнить въ желаемой мѣрѣ на пріамурскихъ и амурскихъ пристаняхъ; поэтому часто приходится принимать на пароходную службу или китайцевъ, или русскихъ бродягъ.

Вода въ Сунгари.

Изъ важныхъ элементовъ производства парового судоходства, характерныя особенности являютъ собой на Сунгари вода и топливо. Вода въ Сунгари почти постоянно бываетъ мутна, иногда даже очень сильно, принимая грязно-желтый или бурый цвѣтъ отъ множества примѣсей—растворенной въ водѣ глины или леса, и взвѣшенныхъ частицъ песку. Эти примѣси поступаютъ въ пароходные котлы вмѣстѣ съ питаю-

щей ихъ водой, и засоряютъ котельныя трубки весьма быстро; поэтому, сунгарійскіе пароходы нуждаются въ частой продувкѣ котловъ, и слѣдуетъ исполнять эту потребность не рѣже раза въ мѣсяцъ. Въ качествѣ питьевой воды, вода Сунгари хотя и вкусна, въ просвѣтленномъ видѣ, но мало пригодна для питья изъ-за своей мутности; для судовыхъ командъ питьевая вода запаса берется поэтому бочками въ побережныхъ горныхъ ручьяхъ Сунгари, также въ Амурѣ, Муданцзянѣ, и другихъ горныхъ притокахъ.

Дрова. Отопленіе пароходовъ примѣняется на Сунгари дровяное; ни каменный уголь, ни нефть на рѣкѣ не появлялись, судовъ съ калорическими двигателями также очень мало. Хотя развитіе пароходства за послѣдніе годы, и большое потребленіе дровъ въ Харбинѣ, въ значительной мѣрѣ опустошили дровяные лѣса прибрежной полосы Сунгари, тѣмъ не менѣе пристани ея еще бываютъ снабжены дровами въ изобиліи, хотя подвозить дрова приходится верстъ за 7 и больше отъ рѣки, или выплавлять изъ глубины страны по притокамъ Сунгари: (Муранда-хэ, Байду-хэ, Нынныпъ-хэ, Цалинъ-хэ, Майенъ-хэ, Лаолами, Таллалами, Таогодунъ, Слогодунъ, Баланъ-хэ и Таванъ-хэ). Порода дровъ по преимуществу—дубъ; затѣмъ слѣдуетъ кедръ, лиственница, береза, ясень, сосна, ильмъ, яблоня и даже орѣхъ. Дубовые дрова обыкновенно хороши, но попадаются и дряблые, съ гнилой сердцевиной. Крупныя пароходныя предпріятія—Общество Китайской Восточной ж. д., Товарищество Амурскаго Пароходства, Министерство Путей Сообщенія заготовляютъ дрова на пристаняхъ зимой, подряднымъ способомъ, уплачивая отъ 2 р. 50 к. до 4 р. 50 к. за погонную сажень, и обезпечивая себя дровянымъ запасомъ на всю навигацію. Кромѣ такихъ большихъ поставокъ, мѣстные жители и подрядчики (напр. купцы Ванлуй, Ватапъ и др.) выставляютъ дрова для вольной продажи пароходамъ на очень многихъ пристаняхъ, но въ непостоянномъ количествѣ и по перемѣнной цѣнѣ, которая лѣтомъ колеблется между 5 и 7-ю а иногда и 10-ю рубл. за сажень. Основныя пристани, всегда снабженныя дровами, суть, считая снизу—Мохонко на Амурѣ возлѣ устья Сунгари, Тусаки, Ванлихотонъ, Линдамай, Таванъ-хэ, Санъ-Синъ, Тамали, Цалинъ-хэ, Тунгуала, Байду-хэ Синдяпъ и Харбинъ.

Кромѣ того выставляются дрова въ Солодзяпкоуза, Нивайза, Подзянгоу, Ныннынъ-хэ, Хахаси, Нанцанмынъ, Инхантунъ, Эрдзели, Лаолами, Сибейхэ, Каарданъ, Вайза, Аоти, Монголи, Тейхунъ, Кахома, Пуяхэ, Аолими, Кубзала и Лахосусу. При концѣ навигаціи, по мѣрѣ истощенія дровяныхъ запасовъ, цѣна на дрова обычно подымается на 1—2 руб. на сажень, но вслѣдъ за ледоставомъ излишне выставленные дрова можно скупить для будущей навигаціи очень дешево. Снабженіе пристаней дровами происходитъ главнымъ образомъ зимою, но продолжается и лѣтомъ, причемъ дрова подвозятъ арбами, или на лодкахъ и джонкахъ.

Продовольственные пункты судоходства.

Основную закупку припасовъ, смазочныхъ матеріаловъ, и всякую починку, сунгарійскіе пароходы производятъ въ Харбинѣ, Хабаровскѣ и Благовѣщенскѣ; питательными пунктами служатъ также Санъ-Синъ, Сидянъ и Хуланченъ, гдѣ имѣются магазины и туземные базары; лавки разныхъ припасовъ существуютъ также на пристаняхъ Цалинхэ, Шитохэ и Лахосусу. На базарахъ и въ лавкахъ можно достать живность, зелень, мясо и рыбу, хлѣбъ, европейскій съѣстной гастрономическій и питейный товаръ, иногда очень хорошій (французскія сардины, хорошія вина и пр.). Есть, кромѣ того, лавчонки и во многихъ прибрежныхъ деревняхъ напримѣръ Сусу, Линдамай, Фугдинъ; но въ нихъ имѣется лишь деревенскій съѣстной припасъ, простой китайскій товаръ, и очень мало вещей европейскаго обихода. Китайскій товаръ—матеріи, платья, обувь, утварь, каменныя вещицы и бумажныя издѣлія, распространяются на джонкахъ изъ Гирина, Бодунэ, Цицикара, Хуланчена и Санъ-Сина. Ханшинные (водочные) заводы, отпускающіе водку (ханшинъ), бобовое масло, хлѣбъ, зерно, муку, жмыхъ и свиней, и служащіе мѣстными банками, имѣются возлѣ Сунгари въ Шито-хэ, Сидянѣ, Нанцанмынѣ, Баянму, Санчжанѣ, Сусу и Баянсусу, а также и въ упомянутыхъ крупныхъ центрахъ мѣстнаго населенія.

Телеграфъ и почта на Сунгари.

Обращаясь по Сунгари, русскіе пароходы имѣютъ возможность пользоваться для сношеній по телеграфу съ русскими городами русскою телеграфной линіей, связывающей Харбинъ съ общей телеграфной сѣтью въ станицѣ Михайло-Семеновской на Амурѣ. Линія проходитъ вдоль по правому берегу Сунгари,

недалеко отъ рѣки; станціи сунгарійскаго телеграфа открыты въ Харбинѣ, Синдянѣ, Тамаляхъ, Санъ-Синѣ, Гедзеу, Ванлихотонѣ, Фугдинѣ и Лахосусу. Пріемъ телеграммъ производится по обычному русскому тарифу. При станціяхъ существовали въ 1904—1906 гг. посты русской пограничной стражи для охраны станцій телеграфной линіи, и для безопасности русскаго и туземнаго судоходства по Сунгари. Временно посты открывались также при каменныхъ карьерахъ Лоузянту, а также въ Нанцанмынѣ, Лаолами и Тусакахъ, вообще тамъ, гдѣ особо часто грузились русскіе пароходы или возникали русскія поселенія. Каменные карьеры Лоузянту въ 50—70 верстахъ отъ Харбина, имѣютъ съ городомъ телефонное сообщеніе.

Въ качествѣ почтовыхъ станцій обслуживаютъ Сунгари Харбинъ, Санъ-Синъ, и Михайло-Семеновское почтовое отдѣленіе на Амурѣ (30 вер. отъ устья Сунгари). Лѣтомъ почтовая отправка идетъ изъ Санъ-Сина на пароходахъ, зимою же почта достигаетъ Санъ-Сина не чаще раза въ мѣсяцъ, по береговой дорогѣ.

При устьи Нонни Сунгари пересѣчена линіей китайскаго телеграфа, направляющагося изъ Благовѣщенска черезъ Айгунъ, Мергень, Цицикаръ, Бодунэ и Гиринъ—въ Мукденъ и Пекинъ. Линія эта соединена съ Харбиномъ и открыта для частнаго пользованія, но по высокому тарифу.

По нѣкоторымъ слухамъ и русскую присунгарійскую телеграфную линію предполагается передать китайцамъ.

Коммерческая осадка, посадки на мель и аваріи сунгарійскихъ судовъ.

Коммерческое судоходство придерживается на Сунгари осадки отъ 3 до 4 фут., и даже болѣе (до 5). Между тѣмъ перекаты рѣки обмелѣваютъ иногда до 3 фут.; въ исключительное мелководье 1904 г. на перекатѣ Санъ-Синъ было съ 20 іюля по 10 августа даже $2^1/_2$ фута; $2^3/_4$ фута наблюдалось въ то же время, на Лаолами и Вайзѣ. Въ 1905 и 1906 г. глубина Санъ-Сина была нѣсколько дней 3—$3^1/_4$ фута, все же остальное время стояла свыше $3^1/_2$ и до $6'$. Неохотно уменьшая нагрузку даже въ мелководье, пароходы часто пробуютъ продираться сквозь перекаты, и поэтому садятся на мель. Излюбленные для сидѣнья перекаты—Лаолами, Вайза и Восьмерка; на нихъ иногда притыкаются по нѣсколько пароходовъ разомъ. При ровномъ гравелистомъ грунтѣ дна,

какъ на Вайзѣ, и мягкомъ песчаномъ, какъ на остальныхъ перекатахъ, посадка на мель не причиняетъ обыкновенно вреда. Лишь на Санъ-Синѣ (т. е. на Сансинскомъ перекатѣ) посадка опасна, ибо этотъ перекатъ еще не очищенъ отъ подводныхъ камней на судовомъ ходѣ, на днѣ котораго они появляются ежегодно, вслѣдствіе размыва ложа и передвиженія глубинъ. Въ 1900 г. на Санъ-Синскомъ перекатѣ засѣло на камни свыше 10 пароходовъ, изъ нихъ 3 затонуло. Въ 1904 г. было 13 отмѣченныхъ посадокъ на мель, 4 случая полученія пробоинъ на Санъ-Синѣ, и 2—затопленія судовъ. Въ 1905 г. было всего лишь 3 случая постановки на мель въ Санъ-Синѣ; но зато въ этомъ году примѣнялась временная отгрузка судовъ для возможности пройти перекатъ: баржа для отгрузки содержалась на Санъ-Синѣ Министерствомъ Путей Сообщенія. Въ 1906 г. судовой ходъ перешелъ на Санъ-Синѣ въ правую непосѣщаемую до того протоку, въ которой начали обнаруживаться камни, и происходить аваріи, всего до 5 случавъ за лѣто, при чемъ въ двухъ произошло затопленіе пароходовъ.

Причины аварій.

Причинами посадки на мель обыкновенно служитъ несоблюденіе командирами указаній обстановки судового хода въ отношеніи его предѣльной глубины и направленія; иногда аваріи вызываются и стихійными причинами, какъ-то: рѣзкимъ наступленіемъ мелководья (1904 г.), напоромъ сильныхъ сбойныхъ теченій въ иныхъ мѣстахъ, или порывами вѣтра, бросающаго суда за предѣлы ходовой полосы. Вѣтры вообще нерѣдки, и очень ощутительны на широкихъ открытыхъ плесахъ Сунгари, гдѣ они разводятъ большую волну и сбиваютъ суда съ курса. При бурныхъ вѣтрахъ, въ осеннее время, не только туземныя джонки, но и пароходные караваны предпочитаютъ отстаиваться въ протокахъ. Туманы на Сунгари наблюдаются, сравнительно, рѣдко, однако и они заставляютъ иногда суда пріостанавливаться, чаще всего лишь утромъ или до полудня.

Затоны и зимовки судовъ на Сунгари.

Зимующія на Сунгари суда относятся къ составу сунгарійской флотиліи, рѣдко покидающей ея воды; амурскіе же суда остаются зимовать на Сунгари лишь когда не успѣютъ до ледохода выбраться на Амуръ, въ одинъ изъ его зимовочныхъ пунктовъ. На Сунгари удобнымъ зимовочнымъ пунктомъ

является Харбинъ; около него и находитъ пристанище почти весь русскій флотъ; затѣмъ, нѣсколько судовъ могутъ зимовать въ Санъ-Синѣ, гдѣ въ устьи Вуоконъ-хэ есть подобіе небольшого и неглубокаго природнаго затона; тамъ же у праваго берега, ниже пристани, можно успѣшно оградиться отъ ледохода сваями и запонями: такъ зимовалъ въ 1903/4 г. пароходъ „Полезный", въ 1904/5—„Василій Поярковъ" и его баржи. Въ 1905/6 гг. на плесѣ между Харбиномъ и Санъ-Синомъ зимовало 8 пароходовъ; въ 1904/5 г. въ Ванлихотонѣ зимовалъ „Суворовъ"; въ 1905/6 г.—4 парохода-катера Китайской Восточной желѣзной дороги зимовали въ Лоашагоу, у моста Сунгари II; вообще, для случайныхъ зимовокъ выбираютъ укромныя мѣста въ сосѣдствѣ съ одною изъ упоминавшихся телеграфныхъ станцій на Сунгари.

Харбинъ, какъ мѣсто зимовки судовъ.

Въ районѣ Харбина суда зимуютъ: 1) въ природномъ затонѣ въ видѣ протока, въ 7 вер. выше моста, у праваго берега; затонъ принадлежитъ Товариществу амурскаго пароходства и въ 1905/6 г. вмѣщалъ 11 судовъ; 2) непосредственно выше моста, подъ лѣвымъ берегомъ и, въ небольшомъ количествѣ, подъ правымъ—до 15 судовъ; 3) въ 150—200 саж. ниже моста у обоихъ береговъ, подъ защитой береговыхъ мысовъ, быковъ моста и отмелей—до 15 судовъ справа и 35 слѣва, между мостомъ и затономъ; 4) въ правой протокѣ противъ паровыхъ мельницъ, въ 3 верстахъ ниже моста, въ количествѣ до 10 судовъ и 5) въ затонѣ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, что въ глухомъ лѣвомъ рукавѣ рѣки, въ разстояніи 1 версты ниже моста.

Затонъ Китайской Восточной желѣзной дороги оборудованъ рельсовыми путями, амбарами, складами лѣса и ремонтными мастерскими; онъ удобенъ и вполнѣ безопасенъ, хотя устье его требуетъ отъ времени до времени землечерпательныхъ расчистокъ. Въ затонѣ помѣщалось въ 1904/5 г.—66 судовъ, а въ 1905/6 г.—36; полная его вмѣстимость до сотни судовъ. Затонъ бываетъ занятъ судами Китайской Восточной желѣзной дороги, пароходами Военнаго Вѣдомства и Управленія Водныхъ Путей Амурскаго бассейна.

Всего въ районѣ Харбина зимовало въ 1904/5 г.—104 судна и въ 1905/6—113 судовъ, изъ всего количества ихъ, 109 и 127, зимовавшихъ въ эти годы на Сунгари. Зи-

Городъ Санъ-Синъ на Сунгари:



11. „Торговая улица Великаго Спокойствія".



12. Ворота на улицѣ „Великаго Спокойствія".

мовка въ Харбинѣ привлекательна не только въ отношеніи безопасности, но удобна и вслѣдствіе возможности легко достать рабочія руки и матеріалы для производства ремонта. Однако, ремонтъ этотъ обходится, при производствѣ его въ Харбинѣ, довольно дорого.

Состояніе пристаней на Сунгари.

Пристанями на Сунгари служатъ участки береговъ рѣки, въ ихъ естественномъ состояніи, такъ какъ техническихъ работъ по оборудованію пристаней на рѣкѣ не производилось (кромѣ Харбина). Эти участки представляютъ собой или отвѣсный приглубый яръ (напр., Эрдзели, часть пристани Лахосусу, Солодзянъ), или, по преимуществу,—берегъ, ограниченный естественнымъ землянымъ откосомъ $1:1^1/_2$, $1:2$, имѣющій близко возлѣ себя достаточныя глубины; таковы пристани: Тусаки, Санъ-Синъ, Синдянъ и др. Части береговъ, служащія пристанями, не всегда бываютъ удобны для подхода судовъ, изъ-за расположенія глубинъ, песковъ и теченія въ смежной части русла. Состояніе откосовъ и площадки берега, разрабатываемыхъ колеями, также бываютъ, по временамъ, во время дождей, очень плохимъ; глубокая грязь затрудняетъ не только погрузки, но даже проходъ по площади пристани.

Харбинская пристань.

Харбинская пристань, на протяженіи около версты выше моста, имѣетъ на откосѣ праваго берега укрѣпленіе двойной каменной мостовой съ уклономъ $1:1,5$; эта часть берега и служитъ главною пристанью; но и по всѣмъ остальнымъ береговымъ линіямъ Сунгари у Харбина производятся грузовыя операціи и происходитъ стоянка судовъ; отдѣльныя части береговъ отведены для стоянія джонокъ (справа выше и ниже города), для выгрузки дровъ и камня (слѣва ниже моста), для лѣсныхъ матеріаловъ (справа ниже моста). Главная пристань въ Харбинѣ, и желѣзнодорожная пристань, что ниже моста, слѣва, выше затона, оборудована желѣзными путями; есть приспособленія для причала судовъ въ видѣ мостиковъ, спусковъ и сходней, и плавучихъ пристаней, содержимыхъ Китайской Восточной желѣзной дорогой. Съ 1905 г. общество дороги взимаетъ сборы за пользованіе Харбинской пристанью, а именно: съ парохода 3 р. въ сутки, съ баржи—1 р. и съ джонки по 50 к. въ сутки; сверхъ того, по $^1/_{10}$ коп. съ пуда частнаго товара, прошедшаго сквозь пристань Китайской Восточ-

ной желѣзной дороги. Каждое судно можетъ занимать мѣсто у пристани не болѣе 3 сутокъ. Распорядокъ пристани устанавливается конторой судоходства Китайской Восточной желѣзной дороги и поддерживается агентами пристани,—старшиною ея, и чинами полиціи; главное распоряженіе принадлежитъ Завѣдующему судоходствомъ Дороги.

Оборудованіе пристаней.

Не исключая Харбинской, Сунгарійскія пристани очень мало оборудованы сараями и пакгаузами для склада товаровъ. Поэтому, даже цѣнный грузъ—пшеница, мука, зерно, отправляемые въ мѣшкахъ—складывается по берегу въ бунты прямо на землю и ждетъ дальнѣйшей отправки, едва прикрытый брезентомъ или рядномъ, или вовсе не закрытый. Лишь на немногихъ хлѣбныхъ пристаняхъ—Шито-хэ, Синдянъ, Цалинъ-хэ, имѣется по нѣсколько на-скоро устроенныхъ амбаровъ крупныхъ китайскихъ хлѣботорговцевъ.

Сборы за причалъ.

За стоянку у туземныхъ, необорудованныхъ, пристаней по Сунгари русскіе суда до послѣдняго времени не платили, джонки же уплачивали своимъ туземнымъ властямъ различные сборы отъ 50 коп. до 1 руб. съ джонки, не считая попудныхъ, вѣсовыхъ, съ каждаго человѣка команды и проч. Въ настоящее время китайцы не прочь обложить данью и русскія суда; такъ, въ 1906 г. пароходъ „Ниманъ“ впервые уплатилъ въ Хуланченѣ, за остановку въ устьѣ рѣки Хуланъ-хэ 13 руб. якорнаго сбора по требованію мѣстныхъ властей.

Вопросъ о пристаняхъ въ будущемъ.

При дальнѣйшемъ развитіи судоходства по Сунгари, и съ появленіемъ туземнаго пароходства, вопросы о пристаняхъ, о порядкѣ на нихъ и о сборахъ за пользованіе ими могутъ получить большую остроту. Нѣкоторой опорой русскому судоходству можетъ послужить то обстоятельство, что права на удобныя береговыя линіи важнѣйшихъ пристаней: въ Харбинѣ, въ Санъ-Синѣ и въ Лахосусу принадлежатъ Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги, получившему концессіи на земельные участки, прилегающіе къ рѣкѣ на протяженіи 5 верстъ въ Харбинѣ, и около 1 версты въ Лахосусу и Санъ-Синѣ.

V. Техническія работы, производившіяся на Сунгари.

Мѣропріятія техническаго характера осуществлялись на Сунгари русскими силами и средствами; туземцы не пошли въ этомъ отношеніи дальше умышленнаго засоренія камнемъ въ 1879 и 1880 гг. лѣваго рукава рѣки, у крѣпости Баянту, ниже Санъ-Сина, и загражденія рѣки поперекъ желѣзною цѣпью у самаго Санъ-Сина, въ 1900 г. Обѣ эти попытки были сдѣланы съ цѣлью помѣшать движенію русскихъ судовъ вверхъ по рѣкѣ и обѣ оказались недѣйствительными: Баянтунскій завалъ скоро былъ размытъ самою рѣкой, такъ что нынѣ оба рукава Баянту, правый и лѣвый, свободны для плаванія, а Санъ-Синская цѣпь была легко разорвана русскимъ пароходомъ военной экспедиціи генерала Сахарова, поднявшейся во время русско-китайской войны 1900 г. съ Амура въ Харбинъ. **Родъ техническихъ работъ на Сунгари.**

Техническія работы на Сунгари имѣли въ виду оказать помощь русскому паровому судоходству по рѣкѣ; онѣ могутъ быть раздѣлены на три разряда: во-первыхъ—работы по гидрографіи Сунгари, во-вторыхъ—работы по производству и содержанію обстановки ея судового хода указательными знаками, и въ-третьихъ—работы землечерпательныя и камнеподъемныя, преимущественно на Санъ-Синскомъ перекатѣ.

Гидрографическія русскія работы по Сунгари извѣстны слѣдующія. **Гидрографическіе матеріалы по Сунгари.**

До 1864 года существовала карта Сунгари г. Будогосскаго; эта карта, по свидѣтельству кн. Крапоткина, была неправильна во многихъ частностяхъ.

Болѣе точная карта рѣки отъ Гирина до устья составлена глазомѣрно топографами Васильевымъ и Андреевымъ, бывшими въ составѣ экспедиціи по Сунгари Усольцева и Крапоткина 1864 года.

Эта карта была провѣрена въ 1892 г. топографомъ Нахвальныхъ, бывшимъ въ составѣ сунгарійской экспедиціи 1872 г. полковника Барабаша; въ тоже время были добыты данныя и о теченіи р. Нонни отъ Цицикара до устья.

Въ 1895 г. два раза поднимался по Сунгари и Нонни топографъ Кокшайскій, который составилъ при этомъ глазомѣрную навигаціонную карту Сунгари, отъ Бодунэ до устья, рѣки Нонни отъ Цицикара до устья и низовья Хуланъ-хэ. Масштабъ этой карты былъ 500—600 верстъ въ дюймѣ; она была отпечатана литографскимъ способомъ, и не утратила своего значенія и донынѣ въ отношеніи Нонни и Сунгари выше Харбина.

На основаніи упомянутыхъ картъ и самостоятельныхъ къ нимъ поправокъ, въ 1899 году составлена командиромъ пароходовъ Общества Китайской Восточной ж. д., Яковлевымъ, глазомѣрная карта плеса Сунгари отъ Гирина до Харбина, въ масштабѣ 600 верстъ въ дюймѣ, имѣющая распространеніе въ рукописныхъ копіяхъ.

Плесъ Сунгари отъ устья Лалинъ-хэ до Харбина былъ въ 1901 году промѣренъ и снятъ инструментально въ масштабѣ верста въ дюймѣ, топографомъ—поручикомъ Ушаковымъ; эта карта составляетъ собственность Военнаго Вѣдомства и не была издана.

Общество Китайской Восточной ж. д., учреждая на Сунгари большое судоходное дѣло, обратило вниманіе и на картографію рѣки. Въ 1899 и 1900 годахъ описныя партіи дороги сняли и промѣрили протяженіе Сунгари отъ Харбина до Амура. Выше Санъ-Сина работалъ Инж. Матизенъ (въ 1899—1901 гг.) и командиръ Икнеръ, ниже Санъ-Сина—техники Свинкенъ и Казанскій. Попутно со съемкой, партіи производили и обстановку судового хода.

Получившаяся навигаціонная карта издавалась неоднократно литографскимъ, гектографскимъ и фотографическимъ способами. Работы по этой съемкѣ и обстановкѣ хода обошлись Китайской Восточной жел. дор. въ 90.000 рублей.

Ко времени начала Русской японской войны 1904 г., эта карта Сунгари, Китайской Восточной ж. д., 1900—1901 гг., не стояла на высотѣ техническихъ требованій: положеніе обстановки хода измѣнилось, и не отвѣчало обозначенію его на картѣ; рѣка, особенно въ низовой своей части, отъ Санъ-Сина до устья, передвинула во многихъ мѣстахъ свое русло, и карта этой части не соотвѣтствовала дѣйствительности; подводныя очертанія русла вообще были обрисованы на картѣ (линіями равныхъ глубинъ) лишь въ малой степени.

Работы на Сунгари 1904 г. и новѣйшіе печатные матеріалы о рѣкѣ.

Въ виду ожидавшейся усиленной перевозки грузовъ по Сунгари между Амуромъ и Харбиномъ въ навигацію 1904 г., рѣшено было произвести вновь обстановку судового хода рѣки на этомъ протяженіи, и съемку его, съ цѣлью составленія новой навигаціонной карты рѣки.

Въ концѣ зимы 1903—1904 гг. были снаряжены на Сунгари партіи Инж. С. И. Петропавловскаго и техн. Разгильдѣева, которыя, работая въ очень суровыхъ условіяхъ, въ глубокихъ снѣгахъ, намѣтили къ веснѣ 1904 г. положеніе знаковъ обстановки хода на значительномъ протяженіи рѣки.

Весною 1904 г. была командирована на рѣку партія Инж. Родевича, которая, въ теченіе навигаціи 1904 г., и произвела съемку Сунгари отъ Харбина до Амура. Попутно со съемкой, эта партія, а равно и партіи инж. Петропавловскаго и техниковъ Разгильдѣева, Федорова и Даниловича, выполнили полную обстановку судового хода Сунгари отъ Харбина до Амура; эта обстановка поступила съ середины лѣта 1904 года, въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія, черезъ Управленіе Водными путями Амурскаго бассейна.

Съемка Сунгари 1904 года было разработана въ Петербургѣ, и въ 1905 году, Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, на основаніи ея, была выпущена печатная полная навигаціонная карта Сунгари отъ Харбина до Амура, на 58 листахъ, въ масштабѣ 250 саж. въ дюймѣ, содержащая, кромѣ плановъ русла, многіе графики и поясненія къ картѣ; эта карта, 1904 года, составленная инж. Родевичемъ подъ редакціей Инженера Чубинскаго, является нынѣ позднѣйшимъ трудомъ по картографіи Сунгари ниже Харбина. Зимнія и лѣтнія работы по съемкѣ Сунгари 1904 года, и изданіе карты, стоили въ общемъ до 37.000 рублей.

Въ 1905 году Управленіемъ Водныхъ Путей Амурскаго Бассейна была составлена и отпечатана лоція Сунгари отъ Харбина до Амура.

Въ 1906 году было закончено печатаніемъ полное гидрографическое описаніе р. Сунгари, составленное инж. Родевичемъ, и изданное Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ и Шоссейныхъ Дорогъ подъ заглавіемъ „Сунгари отъ истока до впаденія въ Амуръ“, въ 3-хъ частяхъ.

Настоящій очеркъ рѣки дополняетъ эту книгу въ отношеніи свѣдѣній о судоходствѣ Сунгари, ея грузооборотѣ и гидротехникѣ.

Всѣ упомянутыя сочиненія съ полной подробностью характеризуютъ часть Сунгари отъ Харбина до Амура; что же касается до Сун-хуа-дзяна, Верхней Сунгари и Нонни, — то гидрографическія свѣдѣнія о нихъ не столь документальны; по возможности, они были собраны въ упомянутой книгѣ „Сунгари отъ истока до впаденія въ Амуръ". Въ 1905—1906 гг. была произведена военная топографическая съемка Сѣверной Маньчжуріи отъ Сунгари до Амура, включая бассейнъ Нонни: вѣроятно, что при этой съемкѣ добыто много цѣнныхъ и наиболѣе современныхъ данныхъ по гидрографіи Верхней Сунгари и Нонни; но матеріалы этой съемки еще не разработаны, не изданы и вообще мало доступны.

Обстановка судового хода Сунгари.

Обстановка судового хода Сунгари, какъ въ 1900 г., такъ и въ 1904 году, была произведена преимущественно береговая, при помощи перевальныхъ столбовъ и створныхъ линій, какъ болѣе прочная и требующая несложнаго ухода. Лишь на нѣсколькихъ перекатахъ и на отдѣльныхъ препятствіяхъ выставлялись, въ 1904 году, бакена и вѣхи. Всего было поставлено 384 береговыхъ знака (233 перевальныхъ столба и 151 створ.), 75 бакеновъ и 35—40 вѣхъ. Въ виду измѣнчивости фарватера, особенно ниже Санъ-Сина, отдѣльные створы могли обслуживать лишь недлинныя протяженія хода, а вслѣдствіе измѣненій его направленія створы постоянно приходилось переставлять. Измѣнчивость хода и обстановки его характеризуется цифрами перестановки знаковъ, произведенныхъ на рѣкѣ весною 1905 г.; всего было переставлено 14% знаковъ на участкѣ Харбинъ—Санъ-Синъ, и 58% на участкѣ Санъ-Синъ—устье, а въ общемъ подверглось перестановкѣ около 38% всѣхъ столбовъ.

Для обслуживанія обстановки, завѣдывавшіе ею начальники участковъ (1-го: Харбинъ—Санъ-Синъ, и 2-го: Санъ-Синъ—устье) должны были непрерывно объѣзжать свои участки, для чего въ ихъ распоряженіи находилось по катеру. Санъ-Синскій перекатъ, обставлявшійся весьма подробно—створами, бакенами и вѣхами, съ ночнымъ освѣщеніемъ, былъ выдѣленъ въ особый участокъ. На немъ стаціонировалъ въ мелководье казенный пароходъ и баржи для оказанія помощи и

отгрузки, въ случаѣ надобности, частныхъ судовъ на перекатѣ.

Кромѣ Санъ-Синскаго переката, въ 1904 году содержались судоходные посты, и производилось ночное освѣщеніе четырехъ перекатовъ: Лаолами, Вайза, Собачья Нора, Восьмерка; въ 1905 г. вмѣсто Восьмерки освѣщался Чортовъ Огородъ; на 1906 г. предполагалось освѣщать, кромѣ того, перекаты Верхній Санчжанъ, Нанцанмынь, Нижнія Монголи и Сусу; входъ въ устье Сунгари также обозначался огнями.

Въ Харбинѣ, на Санъ-Синскомъ перекатѣ, и въ Лахосусу содержались судоходные старшины Министерства Путей Сообщенія; они вели регистрацію судовъ и грузовъ, и поддерживали организацію оповѣщенія судоходцевъ объ ежедневной глубинѣ перекатовъ Сунгари и стояніи воды въ ней; свѣдѣнія этого рода выставлялись на большихъ доскахъ-щитахъ, устроенныхъ на берегу рѣки, въ упомянутыхъ 3-хъ пунктахъ.

Складъ имущества обстановки былъ устроенъ въ Санъ-Синѣ, а контора по завѣдыванію обстановки—въ Харбинѣ. Завѣдывавшій обстановкой Сунгари инж. Петропавловскій, имѣлъ въ распоряженіи пароходъ, съ которымъ все время навигаціи проводилъ въ разъѣздахъ, снабжая матеріалами судоходные посты, надзирая за исправностью обстановки и правильностью судоходнаго движенія.

Значительный вредъ бакенной обстановкѣ перекатовъ приносили плохо управляющіяся китайскія джонки; напримѣръ, за іюнь 1905 г. ими было сбито и потоплено 14 бакеновъ и 22 бакенныхъ фонаря. На Санъ-Синскомъ перекатѣ пришлось устроить въ виду этого цѣлую мастерскую бакеновъ и фонарей. Впрочемъ, злого умысла противъ обстановки хода со стороны туземцевъ не наблюдалось.

Съ устройствомъ въ 1900 г. обстановки хода Сунгари, судоходство по ней стало значительно удобнѣе по условіямъ, что и засвидѣтельствовано многими заявленіями сунгарійскихъ капитановъ въ ихъ рейсовыхъ листкахъ; кромѣ времени исключительныхъ мелководій, судоходство стало производиться на осадкѣ 3—$3^1/_2$ и до 4 фут.

Стоимость содержанія обстановки Сунгари 1904—1906 гг. составляла шестьдесятъ—семьдесятъ тысячъ рублей въ годъ, а съ расходами по обзаведенію, обстановка Сунгари обошлась до 200.000 рублей.

Съ 1907 г. обстановка Сунгари вновь перешла отъ Министерства Путей Сообщенія къ Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги, которое обязалось содержать ее въ исправности. Нынѣ обстановка поддерживается Дорогою совмѣстно съ комитетомъ русскихъ харбинскихъ купцовъ.

Водомѣрные посты на Сунгари.

Въ связи съ изслѣдованіемъ и обстановкой Сунгари 1904 г., были учреждены на Сунгари и водомѣрные посты; въ 1904 г. ихъ работало 13: въ Харбинѣ, Синдянѣ, Нанцанмынѣ, Тамаляхъ, Лаолами, и три на Санъ-Синскомъ перекатѣ: въ Таогодунѣ, Сяогодунѣ, Силаханѣ; далѣе, въ Санъ-Синѣ, Гедзеу, Ванляхотонѣ, Фугдинѣ и Лахосусу.

Изъ нихъ круглый годъ дѣйствуютъ лишь три поста—въ Харбинѣ, Санъ-Синѣ и Лахосусу; остальные посты содержались лишь въ навигаціонное время 1904 г.; сверхъ того, производятся наблюденія за колебаніями уровня воды и на перекатахъ съ судоходными постами и ночнымъ освѣщеніемъ.

Водомѣры Сунгари были оборудованы въ началѣ простѣйшимъ образомъ—деревянными реперами и сваями; въ 1905 г. на нихъ были завинчены постоянныя реперныя чугунныя сваи.

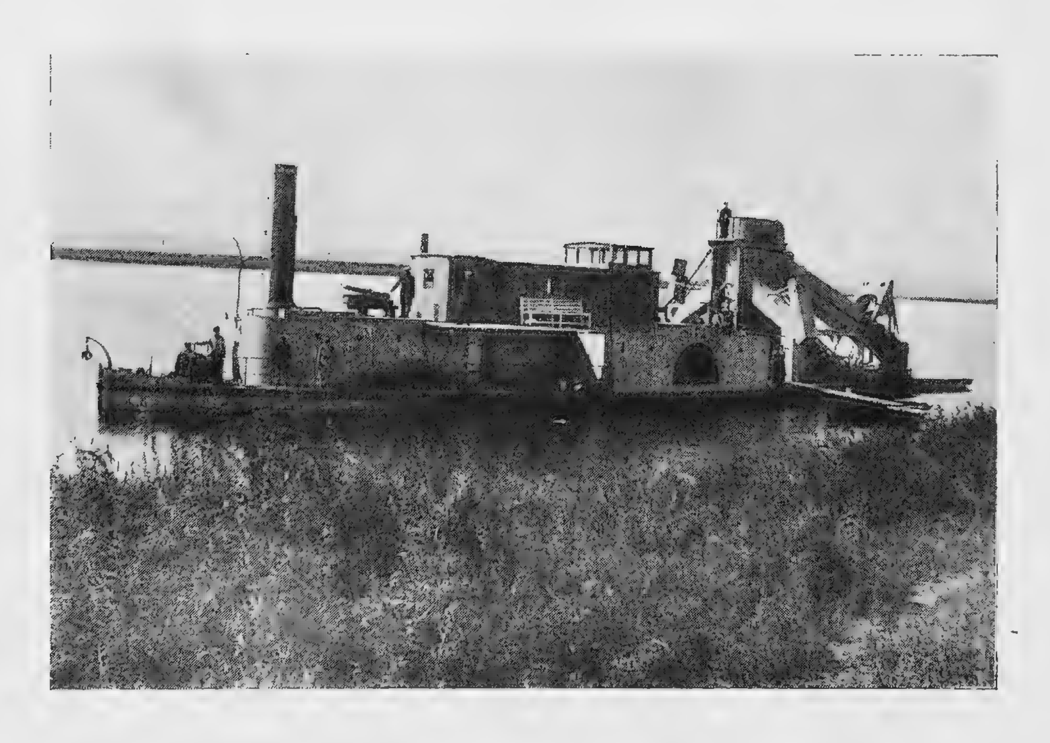
Графики водомѣровъ Сунгари за 1904 г. воспроизведены въ навигаціонной картѣ Сунгари 1904 г. и въ книгѣ „Сунгари отъ истока до впаденія въ Амуръ". Въ Харбинѣ, на водомѣрномъ посту Китайской Восточной желѣзной дороги, въ затонѣ дороги, водомѣрныя наблюденія производились съ 1898 г.; соотвѣтственные графики наблюденій также приведены въ упомянутыхъ изданіяхъ. Водомѣрные графики 1905, 6, 7 гг. имѣются лишь въ оригиналахъ, въ Управленіи К. В. Ж. Д. въ Харбинѣ, и въ Управленіи водныхъ путей Амурскаго бассейна, въ Благовѣщенскѣ. Кромѣ наблюденій уровня воды, на судоходныхъ постахъ производились наблюденія и за размывомъ дна перекатовъ.

Гидротехническія работы на Сунгари Китайской Восточной желѣзной дороги.

По даннымъ отчета Китайской Восточной желѣзной дороги, Дорога затратила въ 1898—1903 гг. на углубленіе перекатовъ Сунгари, съ устройствомъ дамбъ-запрудъ, на расчистку грядъ и выемку одиночныхъ камней—общую сумму 249.888 руб. 08 коп. Устроенныя дамбы и запруды при съемкѣ 1904 г. не были обнаружены, и единственнымъ искусственнымъ сооруженіемъ въ руслѣ Сунгари является, повидимому, лишь



13. Желѣзнодорожный мостъ на Сунгари въ Харбинѣ.



14. Землечерпательница „Сунгари“, работавшая на Санъ-Синскомъ перекатѣ.

укрѣпленіе праваго ея берега каменной одеждой, на протяженіи версты выше Харбинскаго моста.

Землечарпательница „Сунгари“.

Землечерпательныя работы на Сунгари не имѣютъ за собой серьезнаго опыта; пріобрѣтенная Китайской Восточной желѣзной дорогой землечерпательница „Сунгари“, завода Сатръ, въ 150 силъ, цѣной 90.000 руб., была плохо снабжена землеотвозными средствами и требовала ремонта и передѣлки; въ ожиданіи должнаго оборудованія, она производила мелкія расчистки въ затонѣ Китайской Восточной желѣзной дороги; принятая въ 1904 г. Министерствомъ Путей Сообщенія, машина эта оказалась непригодной для работы на каменистомъ Санъ-Синскомъ перекатѣ, въ силу чего была передана на Амуръ, гдѣ и работаетъ нынѣ, въ мягкомъ грунтѣ Благовѣщенскаго затона. Кромѣ упомянутой слабой машины, иныхъ землечерпательницъ на Сунгари не было.

Камнеподъемныя работы на Сунгари.

Наиболѣе успѣшно производились и производятся на Сунгари работы по расчисткѣ судового хода отъ камней. Еще при началѣ русскаго судоходства по рѣкѣ были удалены, распоряженіемъ Китайской Восточной желѣзной дороги, наиболѣе опасные камни Санъ-Синскаго переката; по почину завѣдывавшаго судоходствомъ Дороги инженера Ваховскаго, камнеподъемныя работы на Санъ-Синѣ продолжались до 1904 г., причемъ было вынуто со дна переката нѣсколько десятковъ кубическихъ саженъ камней; съ 1904 г. эти работы стали продолжаться вѣдѣніемъ Министерства Путей Сообщенія.

При этомъ камни отыскиваются на днѣ судового хода проволакиваніемъ по немъ веревки, или, при сильномъ мелководьи, ногами рабочихъ, которые двигаются цѣпью. Извлекаются камни либо въ-ручную, либо при помощи простыхъ храповъ и воротовъ, приспособленныхъ на носу судовъ. Въ 1904 г. было извлечено 116 камней вѣсомъ 1.066 пудовъ (наибольшій камень 60 пуд.), въ 1905 г. 12 камней, вѣсомъ 75 пудовъ и въ 1906 г.—до 204 камней, объемомъ $11^1/_2$ куб. саж.; наибольшій камень вѣсилъ при этомъ до 600 пудовъ (0,7 куб. саж.). Должно замѣтить, что въ 1904 и 1905 гг. расчищался лѣвый старый ходъ Сяогодунскаго переката, а въ 1906 г., вслѣдствіе обмелѣнія стараго хода, пришлось приняться весьма энергично за расчистку праваго

прямого хода черезъ перекатъ, до того времени не расчищавшагося. Новый ходъ удалось довести въ 1906 г. до степени безопасности. Необходимости въ камнеподъемныхъ работахъ на другихъ перекатахъ, кромѣ Санъ-Синскаго, не представилось.

Перечисленными работами исчерпываются примѣнявшіяся на Сунгари мѣропріятія гидротехническаго характера; въ будущемъ они, вѣроятно, сократятся въ размѣрѣ, ибо затрата значительныхъ русскихъ средствъ на Сунгари стала нынѣ несвоевременной. Впрочемъ, необходимость содержанія обстановки хода на Сунгари, углубленія его землечерпаніемъ и расчистки отъ камней — проникла и въ туземное сознаніе, такъ что, по свѣдѣніямъ 1906 г., китайское правительство имѣетъ въ виду со временемъ взять на себя содержаніе въ исправности судового хода Сунгари.

Побережные кресты.

Памятниками русскаго завѣдыванія рѣкою Сунгари служатъ нынѣ довольно многочисленные большіе деревянные кресты на вершинахъ прибрежныхъ горъ. Изъ этихъ крестовъ три были выставлены русскими военными отрядами 1900 — 1902 гг. (въ Баянтунѣ, Гедзеу, Су-Су), а десять остальныхъ—партіей по изслѣдованію Сунгари инженера Родевича, въ 1904 г.

VI. Историческія данныя о Сунгари и ея судоходствѣ.

Памятники древнихъ обитателей побережья Сунгари.

Страна, прорѣзанная Сунгари, служила для жилья человѣку съ давнихъ временъ, и если точныя историческія данныя о рѣкѣ и ея обитателяхъ не восходятъ глубже XVI столѣтія, то въ долинѣ рѣки сохранились кое-гдѣ старинные окопы и городища, относящіяся, повидимому, къ болѣе давнимъ временамъ.

Такъ, на правомъ берегу Сун-хуа-дзяна, у мѣстечка Улогай, расположено древнее земляное укрѣпленіе, изъ тройного земляного вала, окружающаго съ юга, востока и сѣвера, двѣ позднѣйшія кумирни. Вѣнчая собой небольшой валъ, на берегу рва, размѣрами 3—9 футъ,—пересѣкаетъ рѣку у г. Фатахамыня древняя Ивовая изгородь (Лю-тяо-бянь), въ видѣ ряда старыхъ разрозненныхъ деревъ, вязовъ и ивъ; она проходитъ черезъ весь бассейнъ Сун-хуа-дзяна, и обозначаетъ древнюю границу Манчжуріи, съ Китаемъ на востокѣ, и съ монгольскими племенами на западѣ.

Къ сѣверу отъ Бодунэ, и къ востоку отъ Санъ-Сина, недалеко отъ этихъ городовъ (нѣсколько верстъ), находятся на равнинахъ старыя городища прежнихъ, въ этихъ мѣстахъ, поселеній. Старые окопы, въ видѣ расположенныхъ квадратомъ вала и рва существуютъ на вершинѣ сопки въ горахъ Логань, на правомъ берегу Сунгари, въ 362 вер. ниже Харбина. Наконецъ, на Нижней Сунгари, у пристани Ванлихотонъ, вся высокая правобережная терраса представляетъ собою пространное и весьма древнее, поросшее уже старымъ лѣсомъ, городище, обнесенное массивнымъ валомъ и окруженное рвомъ по краю террасы. Въ памяти туземцевъ сохранилось, что на мѣстѣ Ванлихотона былъ нѣкогда городъ и крѣпость; а во внутренности городища виднѣются кое-гдѣ холмики, какъ бы отъ бывшихъ строеній, и обильно растутъ, въ дикомъ состояніи, всѣ мѣстныя фруктовыя породы деревъ и кустовъ.

Время основанія городовъ на Сунгари.

Нынѣ существующіе по Сунгари города явились на смѣну этимъ, давно исчезнувшимъ, сравнительно недавно, въ XVI—XVII столѣтіяхъ и преимущественно въ царствованіи императора Канъ-Си (1661-1722 г.).

Такъ, Гиринъ основанъ при немъ въ 1679 г.; Мергэнь — въ 1687 году, (Новый) Ажехэ — въ 1729 г., Цицикаръ — въ 1692 г., Санъ-Синъ (Иланъ-Хала-Хотонъ)—около 1716 г. Къ тому же періоду относится возникновеніе и Бодунэ, и города, вначалѣ укрѣпленія, Хуланчена.

Первые обитатели низовья Сунгари.

По низовому теченію Сунгари и по правому берегу Амура до половины XVII столѣтія существовало довольно многочисленное туземное населеніе, о которомъ впервые упоминаетъ казакъ Поярковъ, спускавшійся мимо Сунгари по Амуру, въ 1643 году; онъ пишетъ, что "по Шунгалу (Сунгари) сидятъ шунгалы, а выше мугалы (монголы) кочевые скотскіе". Эти туземцы точнѣе опредѣлены Хабаровымъ (1651 г.) подъ именами „гогули и дучеры". Они жили осѣдло, занимаясь скотоводствомъ, хлѣбопашествомъ, рыболовствомъ и образовывали поселки, юртъ въ 10 (гогули), и большія селенія, домовъ по 60-80 (дучеры). Вѣроятно, поселенія эти жили зажиточно: они привлекли къ себѣ вниманіе русскихъ казаковъ, и о богатствѣ береговъ „Шингала" сложились заманчивые слухи.

Казачьи набѣги XVII вѣка.

Перезимовавъ въ 1651 г. недалеко отъ устья Сунгари, Хабаровъ въ 1652 г. вновь былъ на этомъ устьѣ, гдѣ подвергся нападенію маньчжуръ, и вслѣдствіе того удалился. На смѣну ему, въ 1653 году партія казаковъ Степанова поднялась уже нѣсколько по Сунгари, торговала тамъ и собирала ясакъ съ побережныхъ жителей: Степановъ даже остался зимовать въ устьѣ Сунгари, но въ слѣдующемъ 1654 году маньчжуры выступили на защиту своей границы и, послѣ битвы съ ними, Степановъ принужденъ былъ уйти. Въ 1655 году была разгромлена маньчжурской охраной устья Сунгари слѣдующая партія казаковъ, Сорокина. Въ 1656 году вернулся на Сунгари Степановъ, но и его набѣги вскорѣ закончились, а именно въ 1658 году, когда маньчжуры, собравъ болѣе значительныя силы, разбили отрядъ Степанова, причемъ и самъ онъ погибъ. Этимъ закончились первыя попытки русскихъ проникнуть въ Маньчжурію по Сунгари. А чтобы устранить

Смѣна населенья Нижней Сунгари.

поводы и приманки къ дальнѣйшему повторенію набѣговъ, правительство Китая приняло суровую мѣру; оно заставило (въ 1654-1658 гг.) всѣхъ упомянутыхъ туземцевъ — дауръ на Верхнемъ Амурѣ, дучеръ и гогулей на Среднемъ Амурѣ и Сунгари, — сжечь свои жилища, разорить поля и переселиться на новыя мѣста вглубь Маньчжуріи; при этомъ дауры поселились по Нонни, а дучеры — на Муданцзянѣ.

Низовья и побережья Сунгари стали пустовать долгое время, и лишь впослѣдствіи по нимъ мало-по-малу распространились пришлые съ Амура и Уссури Гольды, и осѣли отъ устья до деревни Линдамай, на 240 в. по рѣкѣ отъ Амура (къ серединѣ прошедшаго столѣтія).

Военная китайская флотилія на Сунгари.

Интереснымъ явленіемъ въ прошлой исторіи Сунгари явилось возникновеніе на ней туземнаго военнаго судоходства, которое относится къ XVII столѣтію: „на 15-мъ году Шуньчжи стали строить военныя суда (1659 г.), въ 22-мъ году Канъ-Си—суда для перевозки провіанта“ (1683 г.). Флотилія этихъ судовъ строилась въ Гиринѣ, на казенной верфи, и должна была заключать 32 судна для Цицикара, 12 для Хуланчена, 13 для Мэргэня и 62 для Хэйлунцзяна (Амура, въ Айгунѣ). Суда эти, гребныя и парусныя, предназначались для перевозки войскъ и провіанта, для ловли жемчуга, сбора бересты, для поддержанія переправъ, охраны частныхъ коммер-

ческихъ судовъ отъ хунхузовъ и для взиманія судоходныхъ сборовъ.

Флотилія, вначалѣ обильно снабжавшаяся и хорошо работавшая, съ теченіемъ времени пришла въ упадокъ. Въ 1887 году число судовъ флотиліи было уже значительно меньше: въ Цицикарѣ 14, въ Мэргэнѣ 8 и на Амурѣ не болѣе 32. Сравнительно большее количество ихъ на Амурѣ объясняется тѣмъ, что Айгунъ на Амурѣ дѣйствительно нуждался въ хлѣбѣ, который и доставлялся ему судами флотиліи, въ числѣ до 10 джонокъ, ежегодно. Онѣ строились въ Гиринѣ, полтора года добирались до Айгуна, по Сунгари и Амуру, съ зимовкою въ Санъ-Синѣ. Ежегодный ходъ живописной Айгунской флотиліи составлялъ характерное зрѣлище Амура и Сунгари. Несмотря на наличность хлѣба въ Айгунѣ уже съ середины XIX ст., съ Зеи и Приамурья, Айгунская флотилія продолжала свои рейсы и доставку хлѣба, очень дорого обходившагося, до 1900 года. Въ этотъ годъ русско-китайской войны айгунская флотилія, въ числѣ около 20 судовъ, была русскими сожжена и болѣе не возобновлялась.

На Сунгари остатки военно-рѣчной флотиліи продолжали существовать и до послѣдняго времени, въ видѣ нѣкотораго числа военныхъ гребныхъ джонокъ. Джонки имѣютъ болѣе легкія, острыя образованія, по сравненіи съ торговыми, и стаціонируютъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ (напр. у Баянсусу) для взиманія судоходныхъ сборовъ; онѣ пестро изукрашены разными флагами и знаками. Въ 1890 году нѣсколько изъ этихъ джонокъ были даже вооружены пушками Гочкиса (1 большая—2 орудіями, 2 среднихъ по 2 орудія и 9 малыхъ по 1 орудію), для дѣйствій противъ хунхузовъ, нещадно грабившихъ частныя джонки. Эти военныя джонки рейсировали по Сунгари между Санъ-Синомъ, Ажехэ и Бодунэ, но, двигаясь медленно, особеннаго успѣха въ дѣлахъ противъ хунхузовъ не имѣли. Послѣ 1900 года число этихъ джонокъ сильно уменьшилось. Нынѣ военно-рѣчная гребная флотилія Сунгари становится достояніемъ исторіи, такъ какъ китайцы собираются обзаводиться военными рѣчными пароходами современнаго типа.

Европейскія извѣстія о Сунгари и экспедиціи на нее.

На ряду съ упомянутыми выше попытками русскихъ казаковъ въ XVII столѣтіи грубой силой пройти въ воды

Сунгари, начались издавна экспедиціи на рѣку ученаго, торговаго, просвѣтительнаго и развѣдочнаго характера, приведшія въ концѣ концовъ, когда общее знакомство съ рѣкой болѣе или менѣе распространилось, къ возникновенію на ней русскаго судоходства.

О первой изъ такихъ экспедицій упоминается въ китайскихъ источникахъ такъ:

„Въ 22 году Кан-Си (1688 г.) были посланы „Гарту Валиху“ съ прочими для изученія рѣкъ Ляохэ и Итунъ-хэ“. Эта командировка имѣла цѣлью выясненіе возможности воднаго соединенія Сунгари съ Желтымъ моремъ черезъ посредство притока ея Итунхэ, канала, и рѣки Ляо-хэ съ притокомъ Дунляохэ. Результаты экспедиціи неизвѣстны, но соотвѣтственныхъ работъ впослѣдствіи не предпринималось.

Въ 1709 году тѣмъ же Императоромъ Кан-Си были командированы іезуиты-миссіонеры Regis (Du-Halde), Jartoux и Fridelli для съемки карты Маньчжуріи и производства соотвѣтственныхъ астрономическихъ работъ. Іезуиты изслѣдовали при этомъ впервые систему Сунгари. Въ изданномъ, на основаніи ихъ трудовъ, описаніи Китая: Description de l'Empire de la Chine et de la Tartarie Chinoise, par Du-Halde, Paris 1735,—содержится слѣдующій отзывъ о Сунгари: „Достовѣрно одно, что во всѣхъ земляхъ, занятыхъ маньчжурами нѣтъ ни одной рѣки, которую можно бы сравнивать съ Сунгари-ула. Она вездѣ широка и глубока, вездѣ судоходна и обильна, отнюдь не опасна, и не слишкомъ быстра, даже при сліяніи съ Сахалян-ула (Амуръ), какъ мы въ томъ убѣдились на мѣстѣ“.

Въ 1761 г. было составлено китайскимъ ученымъ Чжай-Шао-нань сочиненіе Шуй-дао-ти-ганъ или Полное обозрѣніе теченія водъ, находящихся въ китайскихъ владѣніяхъ; на ряду съ прочими рѣками, Сунгари описана тамъ весьма обстоятельно.

Послѣдующіе европейскіе путешественники по Маньчжуріи долгое время упоминаютъ о Сунгари лишь вскользь. Въ 1844 году свѣдѣнія о рѣкѣ были записаны французами-миссіонерами со словъ христіанина корейца Кимай-Кима. Въ 1845 г. одинъ изъ миссіонеровъ Де-Ла-Брюньеръ совершилъ путь по Сунгари и Амуру; въ письмахъ его сообщаются свѣдѣнія о Сунгари; въ слѣдующемъ, 1846 г., Де-Ла-Брюньеръ былъ убитъ гиляками недалеко отъ устья Уссури.

Въ 1861 году другой французскій миссіонеръ, Франкле купилъ въ Гиринѣ подержанную джонку, далъ ей названіе „Радостная Вѣсть“, надписавъ его по китайски и маньчжурски, и сплавился на ней въ низовья Сунгари, проповѣдуя въ городахъ и селеніяхъ христіанскую вѣру. Джонка его едва не разбилась о камни на Санъ-Синскомъ перекатѣ, а въ г. Санъ-Синѣ онъ былъ свидѣтелемъ необыкновеннаго наводненія, вслѣдствіе совпаденія паводковъ Сунгари и Муданцзяна. Проповѣдь Франкле имѣла мало успѣха; въ 1864 году плавалъ по Сунгари съ тою же цѣлью миссіонеръ Дю-Байи.

Айгунскій договоръ.

Возникшее около того времени, въ серединѣ XIX столѣтія, пароходство по Амуру искало случая распространиться и на Сунгари. Но въ устьяхъ рѣки еще со временъ первыхъ казачьихъ попытокъ содержалась маньчжурская стража, преграждавшая доступъ въ глубину страны. Вскорѣ успѣхъ русскаго дѣла на Дальнемъ Востокѣ при графѣ Муравьевѣ-Амурскомъ, коснулся и стремленій русскихъ на Сунгари; часть статьи I Айгунскаго договора Россіи съ Китаемъ, 16 мая 1858 года, гласитъ: „По рѣкамъ Амуру, Сунгари и Уссури могутъ плавать только суда Дайцинскаго и Россійскаго Государствъ; всѣхъ же прочихъ иностранныхъ Государствъ судамъ по симъ рѣкамъ плавать не должно“... Статья 2-я того же договора говоритъ: „2. Для взаимной дружбы подданныхъ двухъ Государствъ дозволяется взаимная торговля, проживающимъ по рѣкамъ Уссури, Амуру и Сунгари подданнымъ обоихъ государствъ, а Начальствующіе должны взаимно покровительствовать на обоихъ берегахъ торгующимъ людямъ двухъ Государствъ“.

Начало русскаго парового плаванія по Сунгари.

Такимъ образомъ, номинально Сунгари была открыта для русскаго плаванія; графъ Муравьевъ поспѣшилъ положить ему начало и фактически: онъ снарядилъ небольшую торговую экспедицію изъ купцовъ С. Богданова и Чеботарева и довезъ ихъ на своемъ пароходѣ „Амуръ“ до устья Сунгари. Подъ прикрытіемъ „Амура“ русскіе купцы прошли въ Сунгари и поднялись далѣе на лодкѣ до Санъ-Сина. Графъ Муравьевъ также поднялся на „Амурѣ“ вверхъ по Сунгари, всего верстъ на 20—25; такимъ образомъ, первымъ, плававшимъ по Сунгари пароходомъ и былъ „Амуръ“, 2 іюля 1858 г. Въ

Санъ-Синѣ Чеботаревъ и Богдановъ не имѣли успѣха, ибо купцы, несмотря на договоръ, торговать съ ними не хотѣли по запрету своихъ властей.

Вернувшись благополучно, Чеботаревъ слѣдующей весною въ 1859 г. вновь направился въ Санъ-Синъ на лодкѣ, прорвавшись силой сквозь караулъ въ устьяхъ Сунгари. Но въ Санъ-Синѣ онъ былъ арестованъ маньчжурами, и затѣмъ убитъ, повидимому, при попыткѣ къ бѣгству. Тѣло его въ томъ же 1859 г. было выдано русскимъ, равно какъ и 2 плѣнныхъ его гребца; товаръ былъ разграбленъ. Смерть Чеботарева была приписана его винѣ и объяснена русскимъ властямъ въ ловкомъ дипломатическомъ описаніи; вмѣстѣ съ тѣмъ были подтверждены приказы санъ-синскимъ и инымъ купцамъ отнюдь съ русскими не торговать, а усиленному, въ устьи, сунгарійскому караулу указано было не пропускать болѣе русскихъ судовъ вверхъ по рѣкѣ.

Поѣздка ак. Максимовича.

Однако, оплаченное уже кровью, право русскихъ на судоходство по Сунгари не могло быть отмѣнено совершенно. Въ томъ же 1859 г., 13 іюня, академикъ Максимовичъ, преслѣдуя научныя цѣли, вошелъ въ Сунгари на лодкѣ, несмотря на противодѣйствіе караула, и поднялся, примѣрно, верстъ на 230 по рѣкѣ (до Линдамая). Въ виду рѣзко враждебнаго настроенія населенія, противодѣйствія властей, и даже попытокъ къ насиліямъ, и узнавъ объ участи Чеботарева, Максимовичъ поспѣшилъ вернуться на Амуръ 31 іюня. Максимовичъ первый обнародовалъ научныя свѣдѣнія о теченіи и природѣ Сунгари въ ея низовьяхъ.

Между прочимъ Максимовичъ, и позднѣе, въ 1864 г., Усольцевъ, отмѣчаютъ, что при устьѣ Сунгари, на правомъ берегу стоялъ густой темный лѣсъ, отъ деревни Чичихи до Тусаковъ и далѣе снова около Нельбу: нынѣ весь этотъ берегъ оголенъ на значительную глубину отъ рѣки.

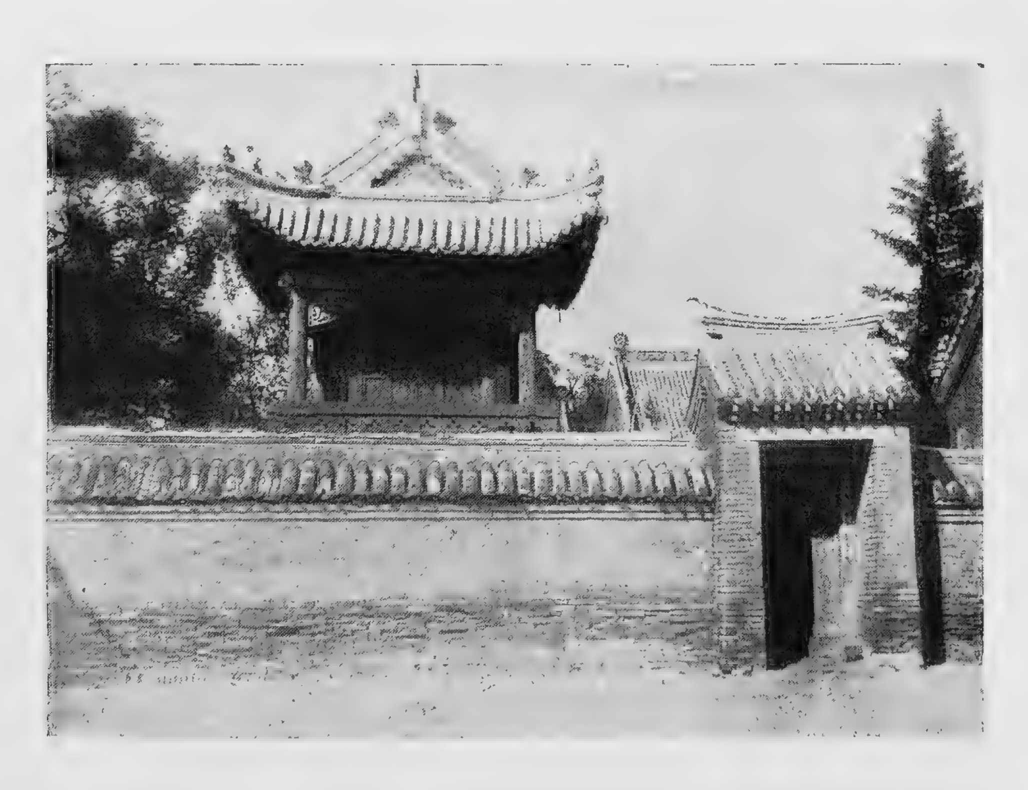
Въ 1860 г. хотѣла торговать на Сунгари экспедиція купца Рафаилова съ товарищами, но была безуспѣшна.

Послѣ трехлѣтняго перерыва, весною 1864 г., вошелъ въ Сунгари второй по счету (послѣ „Амура") частный пароходъ „Поселенецъ" и поднялся верстъ на 100; встрѣтивъ песчаные перекаты, и не зная фарватера, а также нуждаясь въ топливѣ, пароходъ безъ успѣха для русской торговли

Мотивы китайской архитектуры въ г. Санъ-Синѣ:



15. Внутренній дворъ банка.



16. Входъ въ кумирню.

вернулся на Амуръ. На Сунгари онъ принялъ, въ качествѣ пассажира, спускавшагося по ней сплавомъ миссіонера Дю-Байй.

Охрана устья Сунгари.

До 1860 г. караулъ въ устьяхъ Сунгари содержали гольды, и, вѣроятно, не особенно бдительно; въ этомъ же году китайское правительство прислало на устье рѣки отрядъ манчьжурскихъ солдатъ, числомъ 1.500, который размѣстился въ 3 пунктахъ—въ Мохонько на Амурѣ, что въ 3 верстахъ ниже Сунгари, въ Чичихѣ, при самомъ ея устьи, и въ Лахосусу; солдаты, по 500 человѣкъ въ каждомъ пунктѣ, поселились въ земляныхъ фанзахъ и возвели окопы. Вскорѣ въ этихъ лагеряхъ открылась холера, и смертность среди солдатъ заставила, въ 1864 г., снять упомянутые военные посты. Караулъ устья перешелъ попрежнему къ гольдамъ, а остатки старыхъ окоповъ, недалеко возлѣ Лахосусу, видные на высокомъ яру рѣки, были ею смыты около 1904 г.

Первая сунгарійская экспедиція 1864 г.

Видя торговыя неудачи попытокъ частныхъ русскихъ лицъ на Сунгари, русское правительство снарядило въ 1864 г. оффиціальную экспедицію на рѣку для установленія сношеній съ гиринскимъ дзянь-дзюнемъ, попутнаго изученія Сунгари и для начала торговли съ присунгарійскими городами Маньчжуріи. Во главѣ экспедиціи стали Шишмаревъ и Черняевъ, въ сопровожденіи князя П. Крапоткина, штабсъ-капитана Усольцева, доктора Конради, переводчика Гомбоева и топографовъ Васильева и Андреева. Экспедиціи былъ предоставленъ пароходъ „Уссури" въ 40 силъ, съ осадкой 3 футъ. На буксирѣ онъ велъ баржу съ 5.000 пуд. угля и 25 солдатами; баржа сидѣла $3^1/_2$ фут. Съ точки зрѣнія судоходства экспедиція эта была удачной: бывши 3-имъ по счету пароходомъ на Сунгари, „Уссури" съ 21 іюля по 9 августа поднялся до Гирина, хотя и встрѣчалъ затрудненія на перекатахъ, по незнакомству съ фарватеромъ. Вслѣдствіе спада воды, пароходъ поторопился съ 11 по 23 августа вернуться отъ Гирина на устье. Вопросъ о судоходности Сунгари былъ, такимъ образомъ, рѣшенъ, и даже былъ опытъ буксировки, хотя баржа была поднята лишь до Бодунэ. Съ другой стороны, экспедиція все-таки не добилась осуществленія на дѣлѣ торговыхъ правъ русскихъ по Айгунскому договору, и свѣдѣній торгово-экономическихъ собрала мало. Но были описаны теченія Сунгари, ея города, набросана глазомѣрная ея карта и опредѣлены 4 астрономическіе

пункта (среди нихъ городъ Санъ-Синъ). Дальше „Уссури“, т.-е. выше Гирина, по Сунгари впослѣдствіи поднимались верстъ на 20 лишь немногіе пароходы Китайской Восточной желѣзной дороги.

Китайскія власти по-прежнему не дали экспедиціи торговать въ городахъ. Но контрабандой было кое-что куплено; продовольствіе покупать не запрещалось. Усольцевъ характеризуетъ при этомъ туземныхъ купцовъ лично, и со словъ миссіонера Дю-Байія, слѣдующимъ образомъ: „Съ китайскими купцами надо имѣть неимовѣрное терпѣніе и хладнокровіе, давать всегда четвертую часть запрашиваемаго, торговаться до поту лица и подбавлять понемногу“... „Торгъ только тогда и состоится, когда самъ купецъ наговорится вдоволь и измается: вмѣстѣ съ интересомъ продажи его интересуетъ до крайности и самый процессъ торговли, какъ артиста этого дѣла“.

Въ разговорахъ съ членами экспедиціи, китайцы не скрывали причинъ своего опасенія русскихъ; они спрашивали, уже недалеко отъ Гирина, „какія же земли идете вы брать“? а въ Санъ-Синѣ высказывали, что „вы какія земли увидите, сейчасъ себѣ ихъ берете“. У купцовъ китайцевъ, впрочемъ, жажда торговой наживы перевѣшивала надъ этими опасеніями, но они боялись своихъ маньчжурскихъ начальниковъ. По замѣчанію Крапоткина, „китаецъ ласковъ и любезенъ, пока нѣтъ маньчжурской плетки; при ней—молчаливъ и дерзокъ“.

Вторая торговая экспедиція 1866 г.

Вслѣдствіе торговой неуспѣшности экспедиціи 1864 г., была снаряжена вторая торговая поѣздка въ 1866 г. на томъ же пароходѣ „Уссури“, подъ начальствомъ Хилковскаго. Пароходъ, съ баржею, подпимался до Бодуна; члены экспедиціи побывали и въ Хуланченѣ. Во всѣхъ городахъ амбани были любезны и не отрицали права русскихъ торговать, но пока препятствовали торговлѣ, ссылаясь на затрудненія въ разрѣшеніи этого дѣла, чинимыя изъ Гирина и Пекина. Однако, Хилковскій собралъ свѣдѣнія о хлѣбныхъ грузахъ и вывезъ нѣсколько сотъ пудовъ проса, купленнаго по дешевой цѣнѣ.

Въ 1869 г. поднялись по Сунгари до Санъ-Сина на 2 гребныхъ лодкахъ и катерѣ амурскіе казаки: хорунжій Плотниковъ, урядникъ Верхотуровъ и казакъ Александровъ.

Третья торговая экспедиція по Сунгари.

Въ томъ же 1869 г. послѣдовала третья торговая экспедиція по Сунгари, уже частнаго лица, купца Очередина, на пароходѣ „Телеграфъ“, изъ Благовѣщенска. Очерединъ былъ

представителемъ двухъ компаній купцовъ, благовѣщенскихъ и иркутскихъ; у него было тысячъ на 10 товара и на 4½ тысячи серебра. Съ нимъ долженъ былъ ѣздить и чиновникъ интендантства Ржевинъ. Поднявшись верстъ на 650 вверхъ по Сунгари, Очерединъ побывалъ въ Санъ-Синѣ, Хуланченѣ и Баянсусу. Несмотря на охоту жителей торговать съ русскими, противодѣйствіе китайскихъ властей и въ этотъ разъ помѣшало Очередину установить правильныя торговыя русско-китайскія сношенія по Сунгари.

Четвертая сунгарійская экспедиція.

Черезъ 3 года русская торговая предпріимчивость организовала 4-ую большую экспедицію для изученія Сунгари и торговли по ней. По почину Товарищества амурскаго пароходства, вновь отправился, подъ командой Мелентьева, съ баржей на буксирѣ, тотъ же пароходъ „Телеграфъ". Онъ вошелъ въ Сунгари, поднялся до Бодунэ, ходилъ впервые по Нонни до Цицикара и по Хуланъ-хэ до Хуланчена. Такимъ образомъ и эти рѣки стали открыты для судоходства Торговый составъ экспедиціи состоялъ изъ купцовъ Берга и Шелковникова— представителей Лаврушина изъ Благовѣщенска, и довѣренныхъ Яркова и Михайлова, отъ купцовъ Рафаилова и Плюснина въ Хабаровскѣ.

Ученую силу экспедиціи составляли: русскій военный агентъ Барабашъ, топографъ Нахвальныхъ, переводчикъ Сахаровъ и путешественникъ Ровинскій. Хотя въ отношеніи торговомъ экспедиція не увѣнчалась успѣхомъ, но зато матеріаловъ по описанію Маньчжуріи, о ея природѣ, экономическомъ положеніи, богатствахъ, грузахъ, и о судоходности Сунгари—было собрано очень много. Данныя эти впослѣдствіи разработалъ г. Барабашъ. Плаваніе экспедиціи вообще было благополучно.

Поѣздка Плюснина 1878 г.

Въ 1878 г. послѣдовала еще одна попытка русскихъ завязать торговлю на Сунгари. Хабаровскій купецъ Плюснинъ пріобрѣлъ пароходъ и поднялся на немъ съ товарами по Сунгари до Баянсусу; но какъ и раньше, противодѣйствіе властей устранило возможность широкой торговли.

Неудача Плюснина, и всѣ предыдущія, вызвали жалобу русскихъ купцовъ Пріамурскому генералъ-губернатору на убыточное для русскихъ предпринимателей несоблюденіе китайцами статьи 2-ой Айгунскаго договора.

Петербургскій договоръ.

Вскорѣ затѣмъ, въ 1881 г., во вновь заключенномъ Петербургскомъ договорѣ между Россіей и Китаемъ была включена статья XVIII-я: „Постановленія договора, заключеннаго въ Айгунѣ 16 мая 1858 г., касательно права подданныхъ обѣихъ имперій ходить на судахъ своихъ по рѣкамъ Амуру, Сунгари и Уссури, и торговать съ жителями расположенныхъ по этой рѣкѣ мѣстностей, симъ подтверждается"... „Оба правительства приступятъ къ установленію соглашенія относительно способа примѣненія означенныхъ постановленій".

Несмотря на договоръ и это подтвержденіе, отношенія Россіи и Китая въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ были нѣсколько натянуты, и это, наравнѣ съ убытками перечисленныхъ предпріятій, заставило приамурскихъ купцовъ на нѣкоторое время отказаться отъ новыхъ попытокъ плаванія и торговли на Сунгари.

Перерывъ этотъ продолжался лѣтъ 17, до 1895 г.

Завалъ и крѣпость Баянту.

Настойчивыя попытки русскихъ проникать на Сунгари сильно не нравились высшей маньчжурской администраціи; для противодѣйствія имъ, кромѣ упоминавшихся запрещеній туземнымъ купцамъ торговать съ русскими, китайская власть рѣшила открыто основать военный оплотъ, болѣе дѣйствительный, нежели слабые и далекіе караулы при устьѣ Сунгари.

Ниже Санъ-Сина, въ 15 верстахъ, въ мѣстности Баянту, гдѣ рѣка раздѣляется у горнаго отрога на 2 рукава, на склонѣ горы праваго берега былъ заложенъ пространный укрѣпленный военный лагерь (3 импаня). Чтобы направить все судоходство рѣки подъ обстрѣлъ этого лагеря, лѣвый, болѣе широкій рукавъ ея въ 1879—80 гг., былъ заваленъ камнями, и судоходство стало происходить по правому рукаву. Постепенно рѣка промыла завалъ, и лѣвый рукавъ къ 1900 году снова сталъ доступенъ судамъ. Не довольствуясь устройствомъ лагеря, было поручено англійскимъ инженерамъ построить возлѣ Баянтунскаго лагеря военный фортъ. Сооруженный въ срокъ 1883—1885 гг. этотъ фортъ состоялъ изъ 5 баттарей, съ бетонными, обращенными къ рѣкѣ, валами. На батареяхъ было установлено 15 стальныхъ пушекъ, заряжающихся съ казенной части, европейскаго издѣлія, системы „Шэн-ди-ми-да" (по китайской транскрипціи).

Это укрѣпленіе, обстрѣливая рѣку, въ свою очередь от-

лично могло быть обстрѣливаемо съ вершины ближайшихъ (менѣе версты) командующихъ горъ. Въ 1900 г. русскіе войска взяли Баянтунскій лагерь, а въ 1901 г. взорвали фортъ, который пересталъ, такимъ образомъ, существовать.

Возобновленіе колонизаціи сунгарійскаго побережья.

Въ 80-хъ годахъ китайцы обратили также вниманіе на заселеніе русскими Приамурья. Въ 1886 г. изъ Гирина въ Пекинъ доносили про русскихъ: „Они постоянно привлекаютъ въ свои деревни переселенцевъ для распашки новей; (по этому) убыли у нихъ въ войскахъ быть не можетъ... Они пускаютъ суда по Сунгари, которыя высматриваютъ рѣшительно все, что дѣлается по теченію выше Санъ-Сина. Неизвѣстно, зачѣмъ все это предпринимается".

Постепенно, китайская политика относительно заселенія Сѣверной Маньчжуріи начала мѣняться. Какъ изложено было выше, сѣверные предѣлы Маньчжуріи были насильственно обезлюжены въ XVII столѣтіи и впослѣдствіи заселились небольшими самоуправляющимися общинами полудикихъ гольдовъ (по-китайски—юпитадзе, „рыбокожіе"); они простирались въ 1860 г. до д. Линдамай, въ 230 верстахъ отъ устья Сунгари, а на 231-й верстѣ расположилась уже деревня Тіаммен-цзы, которою кончались маньчжурскія присунгарійскія поселенія ниже Санъ-Сина.

Китайцы, до 1860 г., не имѣли даже права входа въ Санъ-Синъ, считавшійся подъ именемъ Иланъ-Хала-Хотонъ кореннымъ маньчжурскимъ городомъ, колыбелью царствующей династіи, гдѣ ежегодно, отъ имени императора давался обѣдъ предводителямъ военныхъ силъ „маньчжу", и дарились имъ шелковые халаты. Соотвѣтственно и китайской колонизаціи въ краѣ не было; китайцы проникали въ города и селились тамъ лишь подкупая взятками маньчжурскихъ чиновниковъ. Допущенные въ 1860 г. въ Санъ-Синъ, китайцы стали распространяться и по Сунгари, сначала въ видѣ купцовъ по деревнямъ, затѣмъ какъ земледѣльцы въ отдѣльныхъ хуторахъ и деревняхъ. Мало-по-малу маньчжурскія власти признали желательнымъ заселеніе пустыхъ земель Маньчжуріи китайскими переселенцами. Китайское переселеніе было окончательно, оффиціально, разрѣшено въ 1893 г.

Въ 1880 г. основанъ городъ Фугдинъ для управленія гольдами, и созданія изъ нихъ милиціи. Въ него присланы

были маньчжурскія административныя лица, а вмѣстѣ съ ними появились и китайцы-торговцы.

Въ эпоху 1880—1890 гг. начался ежегодный притокъ китайскихъ колонистовъ, хотя и неравномѣрный, направленный болѣе всего въ округа Хуланченъ и Баянсусу, затѣмъ къ Санъ-Сину и внизъ по рѣкѣ.

Еще раньше около станцій лѣвобережнаго почтоваго тракта изъ Хуланчена въ Санъ-Синъ возникли цѣлые городки съ китайско-маньчжурскимъ населеніемъ, таковы: Санчжанъ, Сычжанъ, У-чжанъ и др.

Въ 1886 г. одинъ китаецъ поселился на устьѣ Сунгари, въ гольдской деревнѣ Чичихѣ, гдѣ основалъ усадьбу и открылъ лавку. Въ 1894 г. другой китаецъ осѣлъ въ Лахосусу, и мало-по-малу около него выросло цѣлое китайское поселеніе.

Въ 1892 г. водворился на устьяхъ Сунгари китайскій чиновникъ для сбора пошлинъ съ китайскихъ торговыхъ джонокъ, которые начали около этого времени проникать съ Сунгари на Амуръ, вывозя на продажу зерно, бобовое масло, ханшинъ и скотъ. Этотъ же чиновникъ провѣрялъ документы лицъ, хотѣвшихъ проникнуть въ Сунгари съ Амура, или обратно; являться къ чиновнику было для нихъ обязательно, подъ угрозой примѣненія силы; такъ, въ 1896 г., по хотѣвшему проѣхать мимо инж. Анерту были произведены изъ Лахосусу выстрѣлы, пока онъ не остановился. Но 1896 г. былъ послѣдній, въ которомъ пропускъ на Сунгари, и изъ нея, былъ настолько затрудненъ.

Въ общемъ, къ 1900 г., побережье Сунгари не только до Санъ-Сина, но и отъ Санъ-Сина до устья снова заселилось довольно густо китайскимъ, маньчжурскимъ и гольдскимъ населеніемъ.

Возобновленіе русскихъ торговыхъ экспедицій на Сунгари.

Съ 1895 года возобновляются русскія торговыя экспедиціи на Сунгари. Вновь вызвала ихъ къ жизни потребность дешеваго хлѣба для Уссурійскаго края, особенно ощущавшаяся во время сооруженія Уссурійской желѣзной дороги. Чтобы обезпечить удачу новой русской попыткѣ, черезъ Пріамурскаго Генералъ-Губернатора и русскаго посланника въ Пекинѣ было добыто предписаніе отъ Тзунгъ-ли-ямыня Гиринскому дзяньдзюню оказать содѣйствіе русскимъ купцамъ на Сунгари и дозволить имъ торговать въ городахъ Генералъ-Губернаторства.

Экспедиція 1895 года, пятая по счету, была предпри- нята купцами Тифонтаемъ и Богдановымъ изъ Хабаровска, и организована въ составѣ самого Богданова, для веденія торговаго дѣла, генеральнаго штаба кап. Грулева и переводчика Добровидова—для собранія матеріала о присунгарійскомъ краѣ, и топографа Кокшайскаго для зачерчиванія карты Сунгари.

Пятая сунгарійская экспедиція.

На пароходѣ „Телеграфъ", съ баржею „Сынокъ" па буксирѣ, экспедиція въ іюнѣ мѣсяцѣ поднялась по Сунгари на 30 вер., — въ Бодунэ; начавшееся мелководье заставило „Телеграфъ" спѣшно вернуться внизъ, съ 2-го по 16 іюля. Были посѣщены города Санъ-Синъ, Хуланченъ, Баянсусу и Бодунэ. Въ Баянсусу и Хуланченѣ, городахъ Хэйлунцзянской провинціи, попытки торговли опять таки встрѣтили препятствіе властей, не получившихъ отъ своего (цицикарскаго) дзянь-дзюня благопріятныхъ указаній.

Тѣмъ не менѣе, „Телеграфъ" привелъ въ Хабаровскъ свою баржу, нагруженную 5 тысячами пудовъ хлѣба, и кромѣ того 3 купленныхъ на Сунгари джонки съ грузомъ скота, шерсти, табаку, также хлѣба и пр.

При оборотѣ въ 6.600 рублей Богдановъ и Тифонтай получили прибыли 1.220 рублей, чистаго же дохода выручили около 15% за время 40 дней. Грулевымъ, Богдановымъ и Добровидовымъ были обработаны и напечатаны подробные отчеты объ экспедиціи, со многими данными.

Успѣхъ экспедиціи Богданова вызвалъ немедленное отправленіе на Сунгари шестой экспедиціи, по почину Товарищества Амурскаго Пароходства, на его пароходѣ „Великій князь Алексѣй". Она имѣла цѣлью выяснить точно и подробно состояніе Маньчжурскаго присунгарійскаго рынка, его условій и потребностей. Во главѣ ея сталъ директоръ Товарищества, Н. А. Зиновьевъ, и присоединились Н. Матюнинъ и участники 5-ой экспедиціи—Кокшайскій и Добровидовъ. Экспедиція хотѣла посѣтить Сунгари до Гирина и Нонни до Мэргэня, но удалось, по состоянію воды въ августѣ 1845 г., добраться лишь до Бодунэ, Цицикара и Хуланчена. Очень подробные отчеты Матюнина, Зиновьева и Добровидова объ экономическомъ состояніи Манчжуріи того времени и торговлѣ ея, равно какъ и глазомѣрная карта Сунгари и Нонни, зачерченная Кокшайскимъ—установили полную возможность и

Шестая экспедиція 1895 года.

выгодность плаванія русскихъ пароходовъ по Сунгари съ коммерческою цѣлью.

Начало пароходнаго коммерческаго движенія по Сунгари.

Коммерческое движеніе по рѣкѣ началось въ томъ же 1895 году рейсами пароходовъ „Фортуны" и „Ханки".

Въ 1896 году состоялись плаванія по Сунгари пароходовъ Тифонтая: „Скобелевъ" до Санъ-Сина и „Силачъ" до Бодунэ. Пароходъ Амурскаго Общества Пароходства и Торговли „Иннокентій" подымался въ томъ же году до Баянсусу. Вѣроятно, въ 1896 г. проникали на Сунгари и еще другіе пароходы, потому что общее количество вывезеннаго ими на Амуръ хлѣба достигло въ 1896 г. уже свыше милліона пудовъ.

Рейсы на Сунгари пароходовъ Товарищества Амурскаго Пароходства и Амурскаго Общества пароходства и торговли, а также пароходовъ частныхъ владѣльцевъ прочно установились, начиная съ 1897 г., и продолжаются до нынѣ. Съ 1898 года начинаетъ принимать участіе въ судоходствѣ по Сунгари Общество Китайской Восточной желѣзной дороги.

Общество К. В. Ж. Д. на Сунгари.

Одновременно съ основаніемъ Харбина, оно пріобрѣло концессію на береговой участокъ земли въ Лахосусу, при устьѣ Сунгари, длиной около версты, и быстро застроило его складами, временными мастерскими для судовъ, квартирами служащихъ. Въ Лахосусу перевозились, со ст. Иманъ на Уссури, желѣзнодорожные грузы Общества, шедшіе дальше на Харбинъ. Перевозка эта выполнялась вновь пріобрѣтенной сунгарійской флотиліей дороги (23 парохода и 60 баржей). Размѣры перевозокъ отмѣчены выше, въ гл. IV.

Происхожденіе города Харбина.

Основаніе Харбина Обществомъ Китайской-Восточной желѣзной дороги относится къ 1898 году. Впервые мѣстность Харбина упоминается Крапоткинымъ въ 1864 г., подъ именемъ пункта Маухо-Хабинь, гдѣ была деревушка, китайскій хлѣбный запасный магазинъ и рѣчная пристань. Въ 1869 г. экспедиція Ржевина и Очередина отмѣтила у этого запаснаго магазина, въ „Харбинѣ", двѣ груженыя джонки изъ Цицикара съ осадкой 4′—5′. Барабашъ, 1872 г., упоминаетъ существованіе въ мѣстности „Харбинъ" винокуреннаго завода Дань-Цзю-Шао-Го, въ 17 верстахъ выше Хулан-хэ. Въ 1896 году, по указанію инж. Анерта, этотъ винокуренный



17. Общій видъ кумирни у г. Санъ-Сина.



18. Туземное кладбище при кумирнѣ—деревянные гроба съ покойниками.

заводъ былъ разрушенъ наводненіемъ, вслѣдствіе паводка изъ Нонни; поселенье же возлѣ него возобновилось, ибо эта мѣстность, Хао-бинъ, служила пристанью торговаго города Аже-хэ. Въ 7 верстахъ отъ Харбина, вглубь берега, на террасѣ (на мѣстѣ Стараго Харбина) стоялъ второй винокуренный заводъ Эн-си-сяна. Въ 1897—8 гг. Китайская-Восточная желѣзная дорога купила у Эн-си-сяна всю прилегающую землю, и основала здѣсь, возлѣ сооружавшагося моста желѣзнодорожные поселокъ и пристань, впослѣдствіи быстро разросшіеся до размѣра города, въ которомъ нынѣ насчитывается до 60.000 жителей.

Съ основаніемъ Харбина, и съ началомъ судоходства Китайской Восточной желѣзной дороги начались и заботы ея о судоходномъ благоустройствѣ Сунгари, отмѣченныя въ главѣ V-ой.

Путешествіе инж. Анерта.

Изъ ученыхъ экспедицій позднѣйшаго времени въ 1896—1898 гг. работала въ Маньчжуріи отъ Императорскаго Русскаго Географическаго Общества маньчжурская его экспедиція; въ ея составѣ, горный инженеръ Э. Э. Анертъ подробно изслѣдовалъ въ геологическомъ отношеніи бассейны Сун-хуа-дзяна и отчасти Сунгари, а также берега Сунгари, при путешествіи его на лодкѣ отъ Даингоукоузы (выше Гирина) до Амура. Отъ Гирина до Бодунэ инж. Анертъ произвелъ глазомѣрно-магнитную съемку Сун-хуа-дзяна.

На основаніи матеріаловъ путешествія, инж. Анертъ, въ своей книгѣ „Путешествіе по Маньчжуріи", даетъ петрографическое описаніе береговъ Сунгари и сообщаетъ свѣдѣнія о полезныхъ ископаемыхъ ея верхняго бассейна.

Заключеніе о Сунгари инж. Тимонова.

Въ 1895 году начинающееся русское судоходство на Сунгари было точно оцѣнено инж. В. Е. Тимоновымъ, посѣтившимъ устье рѣки въ составѣ Комиссіи для изслѣдованія на мѣстѣ дѣла сооруженія Сибирской желѣзной дороги. Въ отчетѣ по поѣздкѣ, инж. Тимоновъ дѣлаетъ о Сунгари слѣдующіе выводы:

„1) Сунгари съ притоками является питательнымъ путемъ для Сибирской желѣзной дороги и ея района, и послужитъ къ установленію обмѣна русскихъ фабрикатовъ на китайскіе сырые продукты.

„2) Длина водныхъ путей Сунгарійской системы, допускающихъ плаваніе по нимъ пароходовъ и баржъ съ осадкой въ 4 фута, едва ли менѣе 2.000 верстъ.

„3) Русское пароходство можетъ немедленно принять, при правильной постановкѣ этого дѣла, широкое развитіе въ густонаселенномъ Сунгарійскомъ краѣ даже въ цѣляхъ сношеній между китайскими городами, такъ какъ китайцамъ еще долго будетъ трудно завести тамъ свои самостоятельныя пароходныя предпріятія.

„4) Такое развитіе русскаго пароходства на Сунгари и усиленіе его должно быть возможно поощряемо нашимъ Правительствомъ, чтобы воспрепятствовать нарожденію китайскаго пароходства, которое не преминетъ спуститься въ воды Амура въ качествѣ опаснаго конкуррента для насъ въ мирное время и хорошо обставленнаго непріятеля въ военное время".

Эти заключенія частью оправдались, частью остаются въ силѣ на будущее время и нынѣ, кромѣ утвержденія п. 2-го объ осадкѣ 4 фута, которая возможна на Сунгари лишь въ хорошую воду, а въ періоды межени низводится до 3 и даже 2 фут.

Событія войны 1900 года на Сунгари.

Война 1900 года вызвала на Сунгари большое смятеніе: пароходство ея прекратилось, а затѣмъ по Сунгари произошло поспѣшное бѣгство изъ Харбина части русскаго населенія на нѣсколькихъ пароходахъ съ переполненными народомъ баржами на буксирѣ. Караваны эти подверглись обстрѣлу съ фортовъ Баянту, и было нѣсколько убитыхъ, въ томъ числѣ полковникъ Винниковъ: суда шли лѣвымъ рукавомъ русла, завалы въ которомъ къ счастью оказались размытыми; далѣе караванъ благополучно достигъ Амура.

Китайцы уничтожили береговые судоходные знаки и перетянули черезъ рѣку у Санъ-Сина желѣзную цѣпь, чтобы не допускать возвращенія русскихъ пароходовъ. Но отвѣтная карательная экспедиція не заставила себя ждать, и въ ту же навигацію 1900 г. она появилась на рѣкѣ въ составѣ отряда генерала Сахарова, подымавшагося на 65 пароходахъ и судахъ, растянувшихся въ своемъ слѣдованіи верстъ на 10. Благодаря хорошей водѣ, плаваніе отряда прошло удачно и безъ береговой обстановки. Второй отрядъ русскихъ войскъ (ген. Гернгросса) прошелъ сухимъ путемъ по правому берегу Сунгари.

Побережье рѣки было значительно опустошено; лагерь и форты Баянту были обстрѣляны, взяты и разрушены; въ Санъ-Синѣ значительный кварталъ превращенъ выстрѣлами въ раз-

валины, всѣ китайскіе прирѣчные пикеты—раззорены. Кромѣ того и нѣсколько мирныхъ деревень, по подозрѣнію нахожденія тамъ военныхъ силъ, были разрушены. Туземные жители побережья спасались бѣгствомъ; многіе туземные поселки послѣ войны не возобновлялись, такъ что берега Сунгари стали пустыннѣе. Такъ, напримѣръ, послѣ войны исчезли туземныя поселенія Лаути и Шуанкоумынь выше Харбина, Санвохунъ, Ванлихотонъ и др.

Русскія поселенія на Сунгари послѣ 1900 года.

Во время войны, въ 1900 году была проложена прибрежная телеграфная линія по Сунгари, отъ Харбина до Михаило-Семеновскаго на Амурѣ, и открыты станціи въ Синдянѣ, Тамаляхъ, Санъ-Синѣ, Гедзеу, Ванлихотонѣ, Фугдинѣ и въ Лахосусу. Въ этихъ пунктахъ были размѣщены пикеты пограничной стражи, для охраны станцій и служащихъ въ нихъ чиновниковъ; такимъ образомъ возникли хотя и малые русскіе поселки по Сунгари. Въ Санъ-Синѣ въ главномъ „импанѣ“ (укрѣпленная усадьба) города сталъ русскій гарнизонъ. Въ Лахосусу, туземное населеніе, достигавшее до войны 400—500 человѣкъ, разбѣжалось и послѣ 1900 г. не превосходило уже 250. Зато русское населеніе увеличилось въ числѣ: служащихъ на пристани Китайской-Восточной желѣзной дороги жило 40—50 человѣкъ (до 1903 г.); была поставлена рота стрѣлковаго полка и назначенъ постъ пограничной стражи, открыта русская таможня для товаровъ, вывозимыхъ на Амуръ, и телеграфная контора, и наконецъ, съ 1902 года, основались 3 первые русскіе колониста, получившіе участки черезъ посредство русскаго коммиссара при Гиринскомъ дзянь-дзюнѣ, и выстроившіе въ Лахосусу свои усадьбы. Такимъ образомъ, возникло цѣлое поселеніе—русское Лахосусу. Русскій поселокъ образовался также въ Нанцанмынѣ, при устьѣ Майен-хэ и Цалин-хэ. Здѣсь нѣкто Лютиковъ выстроилъ лѣсопильный заводъ, гдѣ и началъ перерабатывать китайскій сплавной лѣсъ на доски, для Харбина. Должно отмѣтить, что Общество Китайской Восточной желѣзной дороги почему-то воспрепятствовало дальнѣйшему отводу участковъ (свыше уп. 3), для частной русской колонизаціи въ Лахосусу.

Туземная колонизація послѣ 1900 года.

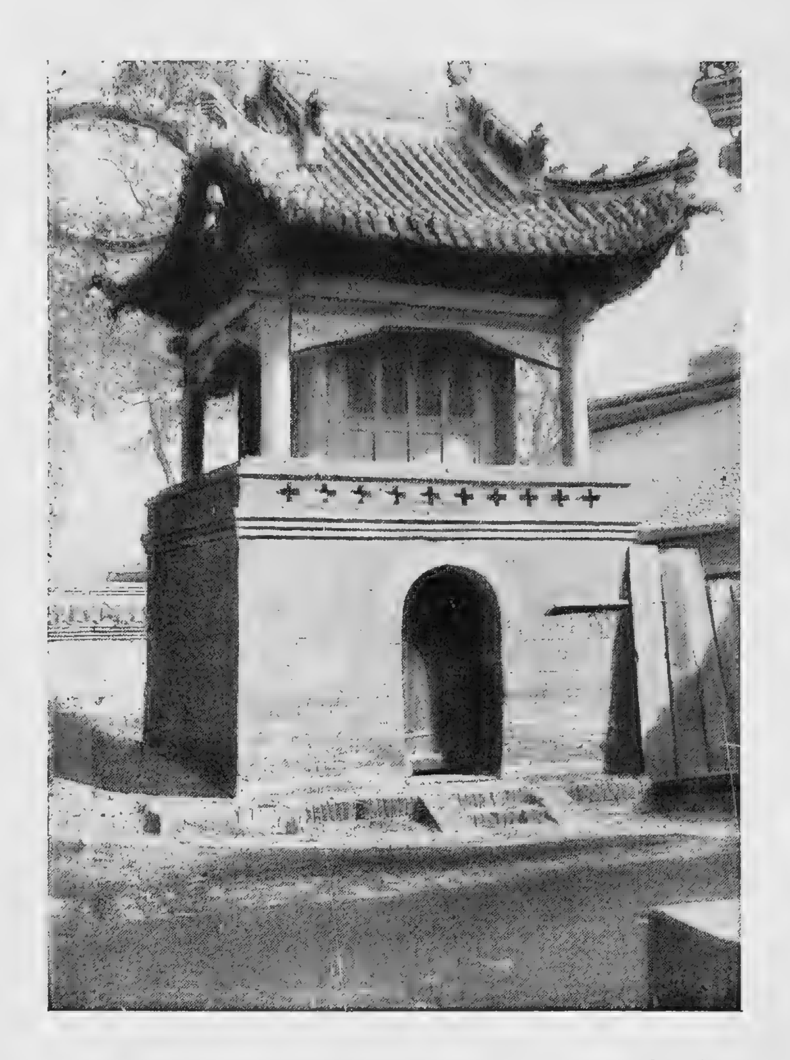
Туземное населеніе Сунгари вскорѣ послѣ 1900 года вновь стало возрастать на берегахъ рѣки. Переселеніе изъ Китая двинулось вновь. Въ 1902 году въ Гиринѣ рѣшено

было особенно энергично вести заселенiе пустыхъ земель, чтобы этимъ укрѣпить страну за Китаемъ. Главный потокъ поселенцевъ имѣлось въ виду направить въ Хэйлунцзянскую провинцiю и въ смежную Монголiю. Для того, чтобы генералъ-губернаторы маньчжуры не препятствовали наплыву китайцевъ, дѣло переселенiя было передано въ руки особыхъ, вновь назначенныхъ, чиновниковъ по переселенiю. Вскорѣ въ Хэйлунцзянѣ былъ образованъ цѣлый новый округъ, Тункэнь, спецiально для переселенцевъ. Успѣхи китайскаго переселенiя особенно сказались на правомъ берегу Амура, послѣ войны 1904 года.

И по Сунгари, уже въ 1904 году возникли многiе населенные пункты, ранѣе на рѣкѣ не упоминавшiеся (въ 1872 г. Барабашемъ и 1895 г.—Грулевымъ). Таковы ниже Санъ-Сина—городокъ Тiаммэнцзы вдали у горъ противъ Линдамая, городокъ Учинганъ возлѣ Ванлихотона, деревни лѣваго берега Чанфотунъ (или Кубзала), и Фундянгоу возлѣ Лахосусу. Новые колонисты переселялись плотно, со всѣми семьями, утварью и даже съ гробами предковъ—т. е. на вѣки вѣчные; передвиженiе ихъ идетъ и сплавомъ по Сунгари. Съ собою они принесли большое сельскохозяйственное умѣнье и трудолюбiе, и поля ихъ на побережьи Сунгари кое-гдѣ вскорѣ развернулись широкой культурной полосой.

Развитiе дѣятельности хунхузовъ.

Въ ближайшiе къ 1900 г. годы наблюдалось въ районѣ Сунгари чрезвычайное обилiе хунхузовъ, собиравшихся въ хорошо организованныя шайки. Онѣ обкладывали данью туземцевъ, грабили джонки на рѣкѣ, брали въ плѣнъ цѣлые городки и богатыхъ купцовъ ради выкупа; иногда отваживались стрѣлять и по русскимъ пароходамъ и нападать на русскихъ (такъ, въ 1903 году на дровяной пристани Лаоламихэ былъ убитъ ими подрядчикъ Китайской Восточной желѣзной дороги). Лишь соединенныя усилiя русской пограничной стражи, разорившей ихъ главные притоны (городокъ Тунчинджень, на р. Муранда-хэ, недалеко отъ Баянсусу), и жестокiя казни китайской администрацiи обуздали и значительно сократили къ 1905 году дѣятельность этихъ разбойниковъ. О количествѣ ихъ можно судить по тому, что палачъ въ городѣ Дзябэчжанѣ (возлѣ Синдяна), гдѣ происходилъ китайскiй судъ, жаловался на плохiе дѣла 1903 года, когда онъ снялъ всего 118 го-



19. Колокольня при кумирнѣ въ г. Санъ-Синѣ.



20. Внѣшній видъ кумирни, съ часовнею передъ ней.

ловъ хунхузовъ (съ платой по 5 р. за голову). Въ 1904 г. всѣ дороги возлѣ Дзябэчжана были уставлены клѣтками съ головами казненныхъ.

Періодъ наибольшаго русскаго судоходства.

Періодъ 1905—6 года былъ особенно удаченъ для русскаго судоходства Сунгари; оно широко развилось, установились срочные постоянные рейсы изъ Хабаровска и Благовѣщенска въ Харбинъ и обратно. Благодаря работамъ Китайской Восточной желѣзной дороги (1899—1900 гг.) были созданы обстановка судового хода рѣки и расчищенъ ходъ на Санъ-Синскомъ перекатѣ, гдѣ, между прочимъ, были уничтожены „золотые горбы"—камни, на которыхъ разбивались джонки, при чемъ грузъ ихъ доставался въ добычу береговымъ хунхузамъ, или же приходилось платить мѣстнымъ „спеціалистамъ" за съемку судовъ съ камней. Но Общество Китайской Восточной желѣзной дороги не получило для своихъ пароходовъ права плаванія на Амуръ, а потому, по заключеніи своихъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ къ 1900 году, сосредоточило свою судоходную работу и заботу о рѣкѣ лишь на плесѣ Харбинъ—Санъ-Синъ.

Постановленіе Благовѣщенскаго I-го съѣзда.

Поэтому Первый Судоходный Съѣздъ въ г. Благовѣщенскѣ въ 1901 году, по докладу командира Мараханова, плававшаго на Сунгари, постановилъ: „просить Управленіе водныхъ путей ходатайствовать передъ правительствомъ объ улучшеніи судоходныхъ условій Сунгари, которая, по имѣемымъ даннымъ несомнѣнно получитъ будущность, какъ водяной путь въ Маньчжурію. Хотя въ настоящее время на рѣкѣ существуютъ судоходные знаки, поставленные распоряженіемъ Управленія Китайской Восточной желѣзной дороги, но, во-первыхъ, эту работу надо считать временной, и, съ прекращеніемъ перевозки грузовъ для Китайской дороги, обстановка можетъ исчезнуть, а во вторыхъ, въ виду часто перемываемаго фарватера, требуется спеціальный надзоръ за обстановкой. Такимъ образомъ для начала желательны: а) постановка береговыхъ и отчасти, мѣстами, плавучихъ знаковъ, б) учрежденіе постояннаго надзора за таковыми, и особенно плавучими, въ виду частаго перемыванія фарватера; безъ надлежащаго надзора постановка знаковъ не будетъ достигать своего назначенія; и в) уборка камней, находящихся выше Санъ-Сина верстъ 19—22 (Санъ-Синскій перекатъ Сунгари). Какъ усмат-

ривается изъ очерка работъ на Сунгари главы V, вся программа Благовѣщенскаго Съѣзда была выполнена на Сунгари въ 1904 году средствами Министерства Путей Сообщенія. Рѣка была вполнѣ благоустроена въ 1904, 1905 и 1906 году. Съ 1907 года измѣнившееся въ Маньчжуріи политическое положеніе заставило передать завѣдываніе обстановкой Сунгари вновь отъ Управленія Водныхъ Путей Амурскаго Бассейна—Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги. Въ 1907 г. обстановку Сунгари удачно поддерживали штурмана братья Худяковы, взявшіе эту работу съ торговъ отъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги и комитета Харбинскихъ купцовъ.

Плаванія по притокамъ Сунгари.

Съ 1900 по 1905 годъ были совершены пароходныя опытныя плаванія по всѣмъ почти судоходнымъ протяженіямъ системы Сунгари. Пароходы Китайской Восточной жел. дор. подпимались верстъ на 20—30 выше Гирина, ходили съ большими баржами на буксирѣ по Нонни до Фуляэрлди (станція жел. дор.) и Цицикара (въ 1901 г.—№ 18, въ 1903 г.—№ 9); съ 1895 г. малые пароходы Китайской Восточной жел. дор. рейсируютъ между Гириномъ и Лоашагоу (жел.-дор. мостъ). Были попытки подниматься по Нонни выше Цицикара и по Хуланъ-хэ выше Хуланчена, но лишь недалеко, изъ-за перекатовъ. По Муданцзяну подымался пароходъ Тифонтая „Харбинъ“; рѣка мало удобна для плаванія изъ-за быстроты и каменистости. Фарватеръ Лалинъ-хэ, изслѣдованный въ 1901 г. пароходомъ „Газимуръ“ (ком. Крыжановскій) оказался слишкомъ извилистымъ, и рѣка недостаточной глубины. Въ р. Таван-хэ заходили въ 1904 г. катеръ „Батракъ“ (инж. Родевичъ), и въ 1905 г. шхуна „Хуторокъ“ (штурм. Худяковъ). Рѣка, верстъ на 30 отъ Сунгари вполнѣ судоходна, хотя быстра; но берега ея мало заселены. Глазомѣрная карта низовой Таван-хэ составлена при послѣднемъ плаваніи шт. Худяковымъ. Изъ всѣхъ перечисленныхъ притоковъ коммерческое движеніе устоновилось лишь по Хулан-хэ, отъ Хуланчена до устья; въ 1904 г. тамъ работалъ пароходъ „Богатырь“, въ 1906—7 гг.—китайскіе спеціальные пароходы.

Сунгари въ войну 1904 года.

Въ войну 1904 года, Сунгари, находившаяся внѣ сферы военныхъ дѣйствій, работала для тыла арміи. По ней подвозились въ Харбинъ нѣкоторыя воинскія части, конскій составъ, фуражъ, скотъ и лѣсной матеріалъ изъ Благовѣщенска

для барачныхъ и лазаретныхъ построекъ въ Харбинѣ. По ней же рейсировали караваны Краснаго Креста, эвакуировавшіе раненыхъ изъ Харбина въ Хабаровскъ и Благовѣщенскъ. Всего было въ ходу 5 каравановъ (12 баржей), совершившихъ 10 полныхъ рейсовъ и перевезшихъ около 2.100 нижнихъ чиновъ и 20 офицеровъ. Плаваніе по Сунгари приносило больнымъ и раненымъ большую пользу. Движеніе каравановъ нѣсколько затруднилось вслѣдствіе остраго лѣтняго мелководья 1904 г., вслѣдствіе чего многія баржи Краснаго Креста были обращены въ плавучіе лазареты, въ Харбинѣ. Впрочемъ, слабая энергія движенія каравановъ Краснаго Креста зависѣла также отъ малаго судоходнаго опыта руководителей движенія.

Исключительныя мелководья и паводки.

Послѣднимъ выдающимся явленіемъ жизни Сунгари является небывалое ея мелководье 1907 года, прервавшее на 2 мѣсяца навигацію по рѣкѣ. Глубина на Санъ-Синскомъ перекатѣ падала во время его до $1^1/_2$ фута, величины небывалой, ибо даже въ исключительно мелководный 1899 годъ держалась глубина 1′10″, а въ 1904 году сильное мелководье повело къ обмелѣнію переката всего до $2^1/_2$ футъ. Не смотря на остановку въ судоходствѣ, подъ осень 1907 г. и осенью, весь свободный сунгарійскій грузъ былъ дружно вывезенъ на Амуръ, и грузооборотъ рѣки достигъ обычнаго уровня послѣднихъ лѣтъ—20—25 милліоновъ пудовъ.

Исключительно высокія воды давно не посѣщали Сунгари и, вѣроятно, какъ-нибудь вскорѣ должны возникнуть; наибольшіе паводки, вызывавшіе полное затопленіе степныхъ береговъ, наблюдались лишь въ 1896 и 1899 годахъ.

VII. Современное положеніе Сунгари.

Общій взглядъ на Сунгари послѣ войны 1904 года.

Несмотря на видимое оживленіе и большіе грузообороты послѣднихъ лѣтъ, русское судоходство на Сунгари, имѣвшее за собой твердую опору Айгунскаго договора, послѣ неудачной для насъ войны 1904 года начало какъ-бы терять подъ собой почву, и относительно сохраненія его прежняго положенія начали проскальзывать сомнѣнія.

Сознавалось, что Сунгари все-таки не русская рѣка, и что удержать ее всецѣло въ русскихъ рукахъ не удастся. На Иркутскомъ совѣщаніи о путяхъ Сибири 1906 года, было

постановлено, что для сохраненія связи Харбина съ Амуромъ и въ виду обслуживанія рѣкою Сунгари торговыхъ интересовъ Пріамурья, а также вслѣдствіе важности ея въ военно-развѣдочномъ отношеніи—крайне желательно удержать Сунгари до Харбина всецѣло въ русскихъ рукахъ, съ поддержкой русскаго по ней пароходства и съ сохраненіемъ на ней обстановки хода въ завѣдываніи Управленія Водныхъ Путей Амурскаго бассейна. Но при этомъ также было отмѣчено, что расходы на эту обстановку, какъ производящуюся на рѣкѣ чужой,—желательно по возможности уменьшить.

Высказанныя въ концѣ 1906 года пожеланія Иркутскаго Совѣщанія не могли уже быть осуществлены, и обстановка Сунгари съ 1907 года перешла въ вѣдѣніе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, ибо распорядительныя дѣйствія на рѣкѣ Амурскаго Управленія, являющагося органомъ Русскаго Правительства, были признаны неудобными. Вслѣдъ за тѣмъ стали обозначаться нѣкоторыя причины и поводы, складывающіеся какъ бы противъ дальнѣйшаго развитія или даже сохранности русскаго пароходства по Сунгари.

Затрудненія судоходству въ отношеніи фарватера и дровъ.

Сама природа рѣки вызываетъ нѣкоторыя серьезныя затрудненія. Продолжающіеся перемывы русла на нижнемъ, отъ Санъ-Сина, плесѣ, при менѣе внимательной, чѣмъ раньше (1904—05 гг.) обстановкѣ хода,—могутъ вновь затруднить пароходство.

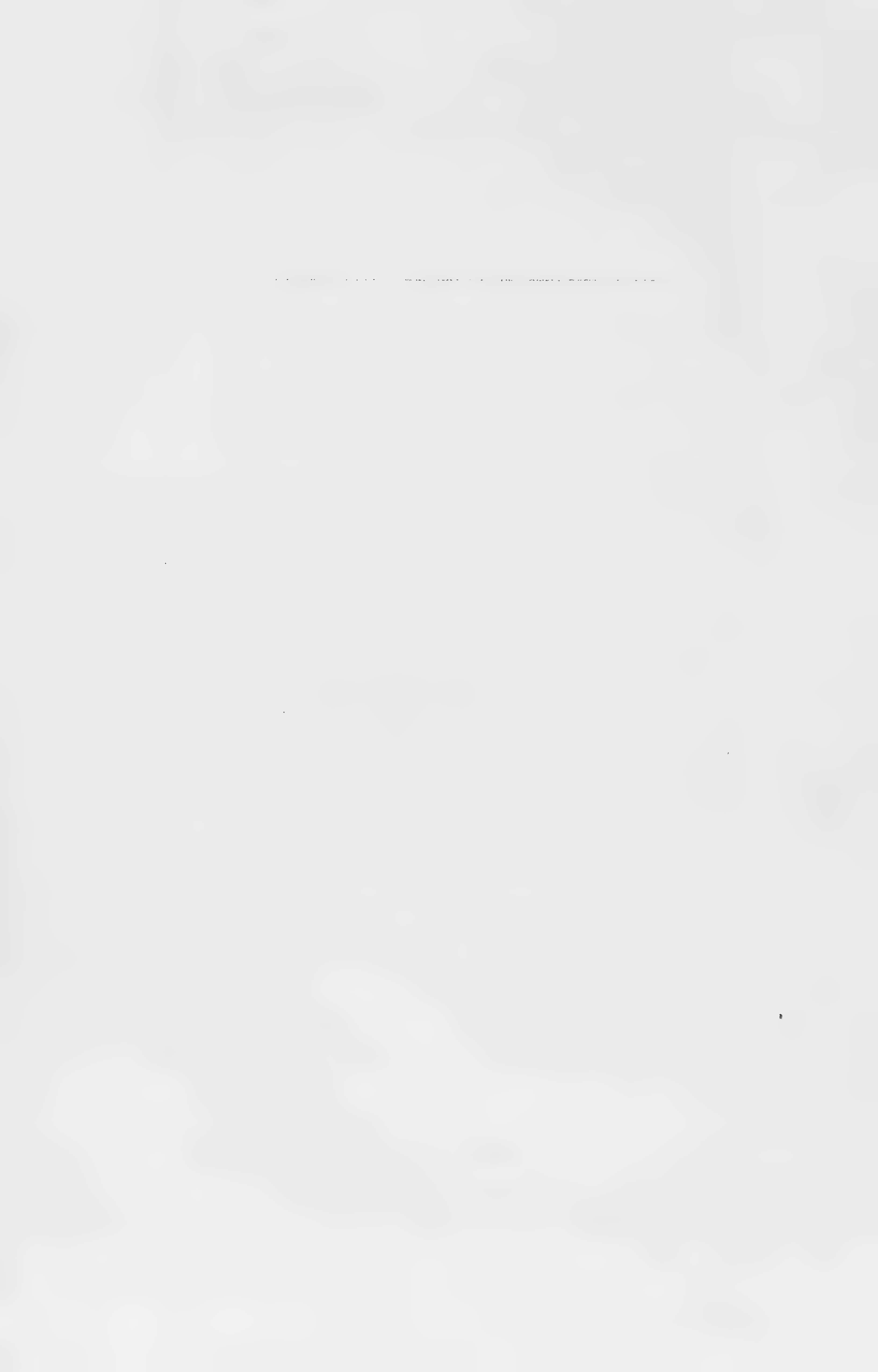
Обстановка же можетъ ухудшиться отъ того, что Китайская Восточная желѣзная дорога, работающая на рѣкѣ лишь отъ Харбина до Санъ-Сина, совершенно не заинтересована въ исправности судового хода ниже Санъ-Сина.

На Санъ-Синскомъ перекатѣ въ 1905—06 гг. судовой ходъ долженъ былъ перейти во вновь разрабатываемую рѣкой среднюю и правую протоки; но въ этихъ протокахъ, не примѣнявшихся дотолѣ для судоходства, оказалось много камней, расчистка коихъ была затруднена вслѣдствіе ограниченности средствъ на это, отпускавшихся въ 1905 и 1906 гг. Амурскимъ Управленіемъ, а въ 1907 г. Комитетомъ харбинскихъ купцовъ, совмѣстно съ Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Опасность сѣсть на камни Санъ-Синскаго переката вновь стала ощущаться, а съ 1907 г. была усмотрѣна возможность искусственной порчи побережными жителями фарватера, чтобы



21. Внутренній видъ кумирни въ г. Санъ-Синѣ: изображенія боговъ.



затѣмъ получить наживу при съемкѣ засѣвшаго судна съ мели, какъ это было въ старину на „Золотыхъ горбахъ“ того же переката. Въ отношеніи хунгузовъ русское судоходство также стало менѣе защищеннымъ и обезпеченнымъ, чѣмъ до 1905 г.

Наконецъ, послѣдовавшее за быстрымъ развитіемъ пароходства обезлѣсеніе береговъ рѣки, повело къ необходимости снабжать пароходныя дровяныя пристани дровами, издалека подвозимыми. Поставщики дровъ всѣ китайцы, и не только цѣны на дрова въ ихъ рукахъ, но и фактическая возможность русского пароходства, обусловленная наличностью дровъ на пристаняхъ—также зависитъ отъ туземцевъ.

Такимъ образомъ, въ отношеніи безопасности фарватера и наличности дровъ русское пароходство на Сунгари находится нынѣ въ полной зависимости отъ китайцевъ.

Перераспредѣленіе сунгарійскихъ грузовъ.

Далѣе, нѣкоторыя основныя части сунгарійскаго грузооборота начинаютъ колебаться.

Съ сокращеніемъ строительства Харбина уменьшается и подвозъ строевого лѣса изъ Благовѣщенска, и камня и кирпича съ ближайшаго къ Харбину сунгарійскаго побережья. Вывозъ хлѣба изъ Сунгари на Амуръ, уже нѣсколько разъ временно запрещавшійся, можетъ сократиться изъ-за проектированнаго обложенія его русской пошлиной, въ устьяхъ Сунгари, въ размѣрѣ 20—30 коп. съ пуда пшеницы. Выяснилось, затѣмъ, что транзитное движеніе маньчжурской пшеницы черезъ Сунгари и Амуръ на Николаевскъ не представляетъ нынѣ выгодъ, равно какъ и сплавъ ея до Хабаровска для переработки въ муку. Благодаря спеціальному пониженію желѣзнодорожныхъ тарифовъ, маньчжурская пшеница двинулась желѣзной дорогой во Владивостокъ, откуда она направляется для размола въ Шанхай и др. китайскіе порты, гдѣ частью расходится въ Китай, частью возвращается во Владивостокъ. Наконецъ, прочій маньчжурскій товаръ, вывозимый на Амуръ—ханшинъ, бобовое масло, табакъ и проч.—отправляемый туземными купцами, и нынѣ предпочитаетъ пользоваться туземными джонками для своего передвиженія, а въ будущемъ будетъ принадлежать китайскимъ пароходамъ.

Такимъ образомъ, нынѣ происходитъ перераспредѣленіе сунгарійскихъ грузовъ, и врядъ ли можно ожидать, что уцѣлѣетъ ея грузооборотъ въ 20—25 милліоновъ пудовъ, а если

уцѣлѣетъ, то неизвѣстно, сохранится ли онъ въ русскихъ рукахъ.

Возникновеніе китайскаго пароходства на Сунгари.

Составы командъ русскихъ пароходовъ на Сунгари часто комплектовались въ нѣкоторой части туземцами: китайцами, маньчжурами и корейцами. Послѣ 1904 г. появились на рѣкѣ пароходы китайскихъ владѣльцевъ съ исключительно туземной командой. Пароходы эти въ 1905—07 гг. поддерживали рейсы между Харбиномъ, Хуланченомъ, Бодунэ и др. туземными городами. Они бывали переполнены мѣстными пассажирами, такъ какъ туземцамъ было приказано пользоваться, по преимуществу, услугами китайскихъ пароходовъ. Съ умноженіемъ китайскихъ паровыхъ судовъ конкурренція съ ними русскихъ пароходовъ станетъ невозможной, ибо китайская команда стоитъ втрое дешевле русской, да и топливо (дрова) продается китайцамъ много дешевле, чѣмъ русскимъ. Но какъ китайскіе пароходы до послѣдняго времени не имѣли выхода на Амуръ, то китайцы, чтобы наложить руку и на русскія амуро-сунгарійскія перевозки, предприняли скупку паевъ пароходныхъ предпріятій, работающихъ на Сунгари и Амурѣ, чтобы явиться негласными владѣтелями, или хотя бы вліять на распоряженіе движеніемъ амуро-сунгарійскаго пароходства.

Китайскій пароходъ на Амурѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, китайцы имѣютъ въ виду предпринять открытое судоходство подъ китайскимъ флагомъ по Амуру: въ 1907 г. китайскій пароходъ „Цицикаръ" впервые вышелъ изъ Сунгари и направился вверхъ по Амуру, вѣроятно, въ видѣ перваго опыта. Онъ останавливался въ Екатерино-Никольской, гдѣ былъ опрошенъ начальникомъ судоходной дистанціи, оттуда направился къ китайскому селенію 4-й пади, и затѣмъ мирно вернулся на Сунгари.

Движеніе китайцевъ въ сторону Амура.

Въ связи съ общимъ наступательнымъ движеніемъ китайцевъ въ Маньчжуріи къ русскимъ границамъ, очевидно, что этотъ опытъ китайскаго плаванія изъ Сунгари на Амуръ не останется единственнымъ.

Дѣйствительно, китайцы, уже возобновили свои города по Среднему Амуру, разрушенные въ 1900 г.: Айгунъ, Сахалянъ, Мохо, селеніе 4-й пади,—и, кромѣ того, прочно заселили свой правый берегъ Амура почти сплошь. Соединить эти свои

прибрежные пункты съ маньчжурскими центрами при помощи своего же судоходства является для нихъ дѣломъ крайне желательнымъ и важнымъ. Проектированная ими желѣзная дорога отъ Цицикара до Мэргэня, и далѣе, вѣроятно, до Айгуна, особенно выдвинетъ этотъ пунктъ, какъ желѣзнодорожно-рѣчной центръ; и нынѣ уже пристань Айгуна довольно оживлена. Въ связи съ намѣреніемъ китайцевъ открыть судоходное сообщеніе изъ Сунгари къ ихъ амурскимъ поселеніямъ, находится и возникшій недавно протестъ ихъ противъ русской таможни въ Лахосусу, не пропускавшей безъ обложенія китайскій товаръ (ханшинъ) на Амуръ.

Вообще, по имѣющимся свѣдѣніямъ, китайцы располагаютъ осуществить въ отношеніи плаванія по Сунгари и Амуру свою полную равноправность съ русскими. Намѣреніе это выражается ими вполнѣ ясно, такъ что, напримѣръ, на появленіе въ водахъ Амура русской военной канонерской флотиліи, китайцы отвѣтили предположеніемъ немедленно вооружить свой случайный пароходъ „Батракъ", въ Харбинѣ. Еще въ 1897 г., когда велись между Россіей и Китаемъ переговоры объ установленіи правилъ плаванія по Амуру и его притокамъ, сообразно статьѣ XVIII Петербургскаго договора, — Китай стоялъ на почвѣ своей равноправности съ Россіей въ этомъ дѣлѣ; китайскій проектъ соглашенія устанавливалъ, между прочимъ, что завѣдываніе Амуромъ останется въ русскихъ рукахъ, и китайскія суда будутъ ему подчиняться, но что завѣдываніе рѣкою Сунгари и производство на ней различныхъ улучшительныхъ для воспособленія судоходству работъ,—должно перейти къ китайцамъ. Тогда, въ 1897 г., китайскій проектъ не былъ принятъ Россіей, какъ мало выгодный для насъ, и переговоры не привели къ желательному результату. Нынѣ, въ виду намѣреній Китая фактически осуществить плаваніе китайскихъ судовъ по Амуру, предстоитъ заключеніе новаго договора съ Китаемъ о плаваніи русскихъ и китайскихъ судовъ по пограничному протяженію Амура и его притоковъ. Начало переговоровъ въ этомъ направленіи вскорѣ должно послѣдовать.

Вопросъ о китайскомъ плаваніи на Амурѣ въ 1897 г. и нынѣ.

Возможно, что при переговорахъ будетъ затронуто и право плаванія русскихъ судовъ по Сунгари. Съ точки зрѣнія международнаго права, оно обезпечено за Россіей толкованіемъ

Право русскаго плаванія по Сунгари.

портсмутскаго договора 1905 г., по которому воды Маньчжуріи объявлены свободными для плаванія судовъ наиболѣе благопріятствуемыхъ Китаемъ державъ, въ числѣ которыхъ находится Россія (но также и Японія). Такимъ толкованіемъ статьи 4 портсмутскаго договора, Китай совершилъ явное нарушеніе айгунскаго договора 1858 г., нынѣ, поэтому, являющагося необязательнымъ и для Россіи. Возможность сохраненія русскаго торговаго судоходства по Сунгари во всякомъ случаѣ, на основаніи хотя бы портсмутскаго договора, имѣетъ большую важность, ибо, по оцѣнкѣ съѣзда амурскихъ и сунгарійскихъ судопромышленниковъ (въ Благовѣщенскѣ, зимою 1907—08 г.),—оборотъ русскаго судоходства и торговли на Сунгари, исключая операціи Китайской Восточной желѣзной дороги, оцѣнивается въ 25% всего оборота Амура. Конечно, потеря сунгарійской работы была бы, поэтому, весьма чувствительна для амурскихъ пароходныхъ предпріятій.

Плаваніе флотиліи К. В. Ж. Д.

Общество Китайской Восточной желѣзной дороги имѣетъ для своихъ судовъ право плаванія по Сунгари на основаніи концессіи Дороги, полученной отъ китайскаго правительства, такъ что Дорога можетъ какъ угодно широко развить по всей Сунгари свое судоходство, нынѣ нѣсколько сократившееся изъ экономическихъ соображеній.

Возможность Японскаго плаванія.

Непріятное для Россіи появленіе на Сунгари судовъ японскихъ владѣтелей, и подъ японскимъ флагомъ, стало возможнымъ, по толкованію упомянутой статьи портсмутскаго договора, но есть указаніе, что фактическое осуществленіе этой возможности на нѣкоторое время отсрочено. Однако, японская развѣдочная дѣятельность коснулась Сунгари, повидимому, очень подробно.

Необходимость сохраненія русскаго судоходства на Сунгари.

Надо надѣяться, что въ ближайшее время, и когда вопросъ о китайскомъ судоходствѣ на пограничныхъ рѣкахъ Приамурья урегулируется,—русское судоходство на Сунгари будетъ продолжаться безпрепятственно. Нѣтъ надобности устанавливать желательность его поддержанія въ интересахъ Россіи: историческій очеркъ гл. VI-й ясно показываетъ, съ какимъ трудомъ оно было утверждено и какъ сильно ему противились сосѣди, очевидно, не безъ причины: Сунгари, ея

судоходство, торговля и вывозъ, оставаясь, хотя бы отчасти, въ русскихъ рукахъ, могутъ быть легко направлены къ русской выгодѣ, на пользу амурскаго судоходства, Приамурья и всего государства. Даже если, вопреки ожиданіямъ, теченіе Сунгари, почему-либо опять станетъ, какъ и встарь, запретнымъ для нашихъ судовъ, то и тогда сунгарійскій вывозъ, сосредоточиваясь въ устьѣ рѣки, можетъ быть принятъ въ Лахосусу прямо па амурскія русскія суда морского каботажа (на 10—14′ футъ осадки),—для вывоза по Амуру къ морю, и Сунгари выполнитъ свое естественное назначеніе быть въ отношеніи хлѣба и грузовъ питательницей Амура.

Инженеръ *Вс. Родевичъ.*

На подлинномъ написано:
„Утверждаю“ *Хорватъ.*
12-го августа 1905 года.

ПРАВИЛА

стоянки судовъ у пристани Харбинъ на правомъ берегу въ предѣлахъ между лѣсопильнымъ заводомъ и дер. Фу-дя-дянь.

1) Коммерческія суда допускаются къ пристани только для нагрузки и выгрузки.

2) Суда должны становиться въ мѣстахъ, указанныхъ агентомъ пристани.

3) Суда подъ нагрузкой или выгрузкой могутъ стоять не болѣе 3-хъ дней; болѣе продолжительная стоянка можетъ быть допущена лишь въ случаѣ если другое судно не ожидаетъ очереди на то же мѣсто.

4) Всѣ суда, не производящія операцій по нагрузкѣ или выгрузкѣ, должны становиться внѣ предѣловъ пристани:— или у лѣваго берега, или на рейдѣ, но такимъ образомъ, чтобы фарватеръ былъ совершенно свободенъ отъ стоящихъ судовъ.

5) Въ случаѣ самовольной установки судовъ у пристани или на фарватерѣ и отказа подчиниться требованіямъ агента пристани, послѣдній лично или черезъ пристанскаго старшину и при участіи полиціи составляетъ протоколъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, своимъ распоряженіемъ, но за счетъ владѣльца судна, отводитъ таковое въ надлежащее мѣсто.

6) Лица, неисполняющія настоящихъ правилъ или другихъ законныхъ требованій агента пристани Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, или высшихъ агентовъ отдѣла Судоходства, подлежатъ преслѣдованію по закону.

7) Судовладѣльцы и командующіе судами обязаны по требованію агента пристани или пристанскаго старшины да-

вать всѣ данныя о родѣ и количествѣ груза и предъявлять, въ случаѣ надобности, книги и другіе документы въ подтвержденіе заявляемыхъ данныхъ.

8) Временныя правила о сборѣ за причалъ судовъ, объявленныя въ № 487 «Харбинскаго Вѣстника» отъ 29-го мая с. г. остаются въ силѣ и распространяются на всю береговую полосу у Харбина.

Завѣдывающій судоходствомъ *К. Веберъ.*

На подлинномъ написано
„Утверждаю“. *Хорватъ.*
23-го мая 1905 года.

ВРЕМЕННЫЯ ПРАВИЛА

о сборѣ за причалъ судовъ къ правому берегу Сунгари между желѣзнодорожнымъ мостомъ и лѣсопильнымъ заводомъ у г. Харбина.

1) За простой парохода у праваго берега между мостомъ и лѣсопильнымъ заводомъ—уплачивается по 3 р. за каждыя сутки.

2) За простой баржи по одному рублю въ сутки.

3) За простой джонокъ—уплачивается по пятьдесятъ копѣекъ съ каждой джонки въ сутки.

Примѣчаніе къ пунктамъ 1, 2 и 3. Часть сутокъ считается за полныя сутки.

4) За каждый пудъ груза—нагруженный или выгруженный черезъ пристань или мостки Китайской Восточной желѣзной дороги (взыскивается) по $^1/_{10}$ копѣйки, неотложно по окончаніи нагрузки или выгрузки. За погрузку черезъ пристань или мостки крупнаго рогатаго скота, лошадей и свиней взыскивается по пять коп. съ головы.

5) Нагрузка или выгрузка громоздкихъ грузовъ, требующихъ, по усмотрѣнію агента пристани, отдѣльнаго приспособленія или укрѣпленія спуска, сходней и пристаней—допускается лишь по особому соглашенію съ агентомъ пристани.

6) Приспособленіе и устройство сходней съ парохода или баржи для нагрузки или выгрузки—относится къ обязанности судовладѣльцевъ.

7) Уплата денегъ Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги за простой у пристани производится до отправленія, за грузы же взыскивается по грузовымъ документамъ

по окончаніи нагрузки или выгрузки, если же документовъ не имѣется, то по осадкѣ судна, и во всякомъ случаѣ до отхода таковаго отъ пристани.

8) Всѣ уплаты за пользованіе пристанью взыскиваются съ владѣльца судна или его представителя.

9) Общество Китайской Восточной желѣзной дороги не принимаетъ на себя никакой отвѣтственности за могущіе произойти несчастные случаи, пожаръ, аваріи, или гибель судна, при стоянкѣ его у пристани, а также за погибшій при этомъ грузъ.

10) Въ случаѣ поврежденія пристани или мостковъ виновный обязуется уплатить Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги, неотлагательно по предъявленіи ему счета, всѣ расходы по ремонту поврежденій.

11) Пароходы и баржи допускаются къ берегу исключительно для нагрузки и выгрузки. Всѣ суда, стоящія у пристани трое сутокъ, должны уступить свое мѣсто другимъ, ожидающимъ очереди.

12) За справками и всякаго рода разъясненіями по судоходству надлежитъ обращаться въ контору судоходства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

13) Настоящія временныя правила вступаютъ въ силу со дня объявленія о томъ въ «Харбинскомъ Вѣстникѣ».

Примѣчаніе: согласно п. 8 правилъ стоянки судовъ у пристани Харбинъ, утвержденныхъ Управляющимъ дорогою 12-го августа 1905 года, настоящія временныя правила распространены *на всю береговую полосу у Харбина.*

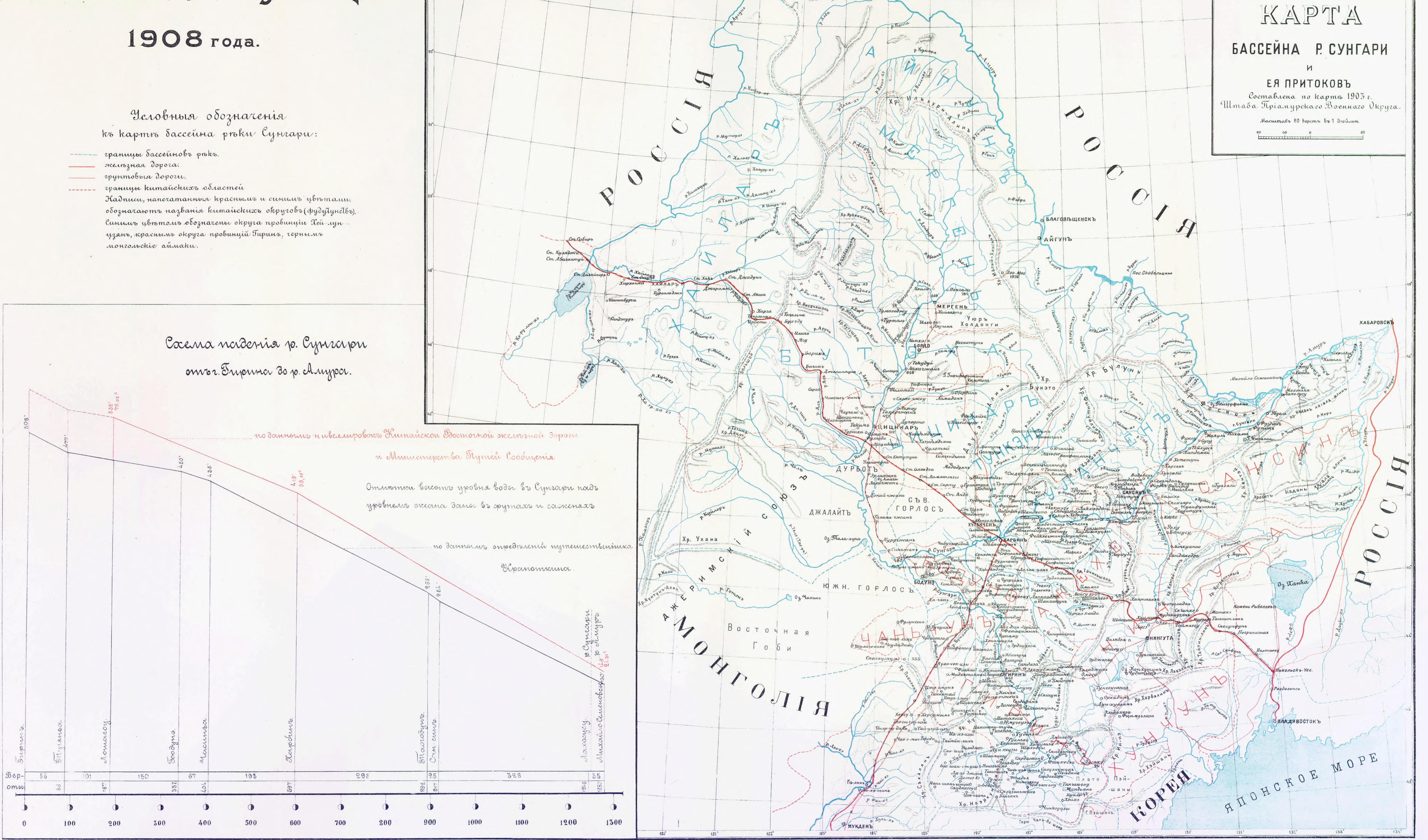
Завѣдывающій судоходствомъ *К. Веберъ.*

ОПЕЧАТКИ.

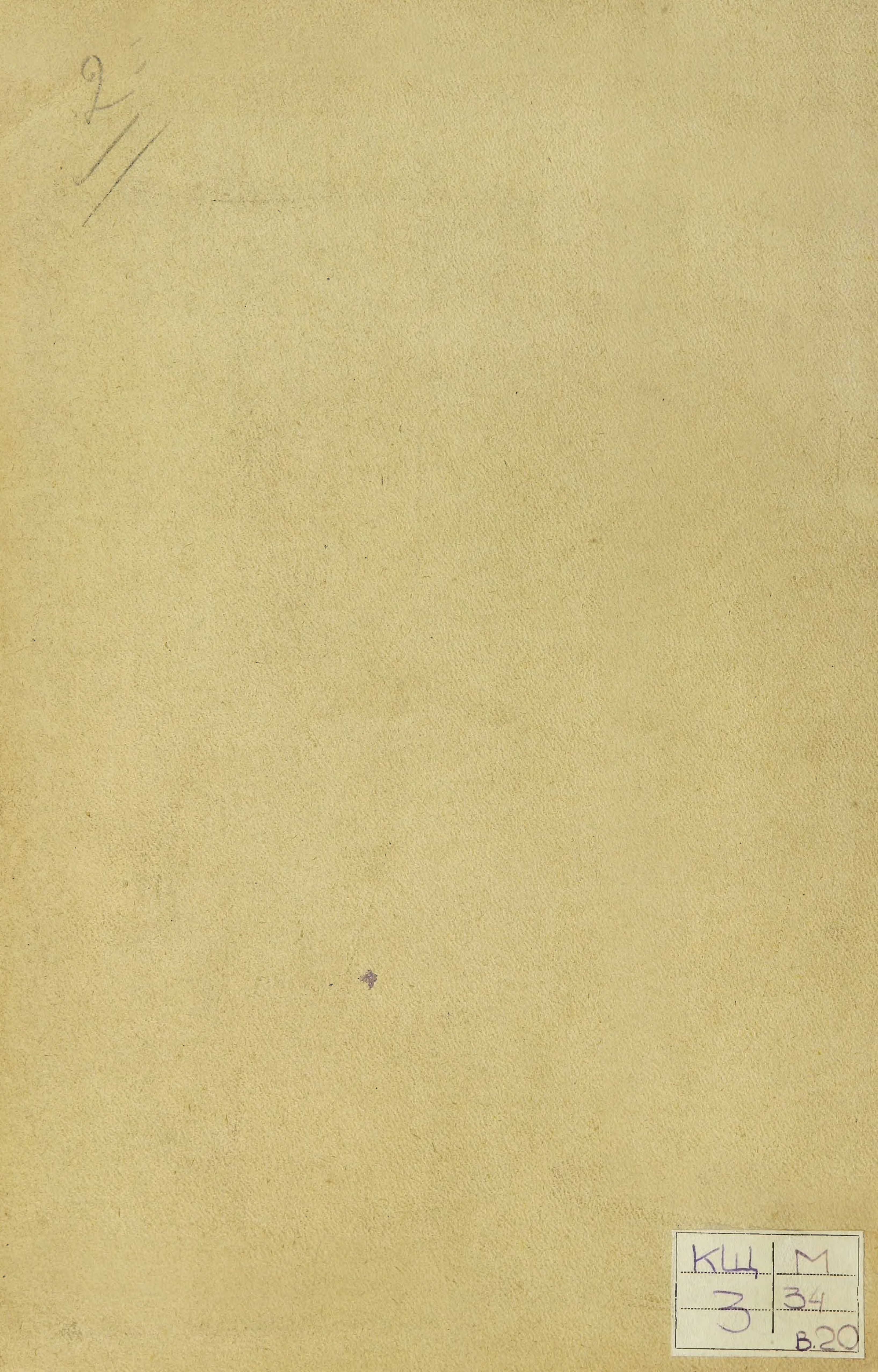
Страница:	*Строка:*	*Напечатано:*	*Должно быть:*
2	7 сверху	пламенъ,	племенъ,
18	7 „	грузовниковъ	грузовиковъ
22	9 „	стапціонпрующихъ	стаціонирующихъ
59	1 снизу	вновь.	быстрѣе.
68	13 „	толкованію	толкованію

Приложеніе къ очерку р. Сунгари.

1908 года.



Изданіе Министерства путей сообщенія.


2
КЦ
М
З
34
В.20